

## Zwischen Hamburg und Haiti: die Reise des Georg Friedrich Averdieck als Supercargo des Hamburger Handelshauses Benecke Gebr. & Moller auf der dänischen Brigg Fortuna nach Westindien 1799

Averdieck, Fritz-Rudolf

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Averdieck, F.-R. (2012). Zwischen Hamburg und Haiti: die Reise des Georg Friedrich Averdieck als Supercargo des Hamburger Handelshauses Benecke Gebr. & Moller auf der dänischen Brigg Fortuna nach Westindien 1799. *Deutsches Schiffsarchiv*, 35, 301-348. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-68176-2>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## ZEITZEUGNISSE

► FRITZ-RUDOLF AVERDIECK

### Zwischen Hamburg und Haiti

Die Reise des Georg Friedrich Averdieck als Supercargo des Hamburger Handelshauses Benecke Gebr. & Moller auf der dänischen Brigg FORTUNA nach Westindien 1799

*Zusammengestellt nach seinem Tagebuch und auszugsweise nach einem ausführlichen Brief an seinen Freund Worin in Amsterdam, mit einem kurz gefassten Lebenslauf von seinem Urenkel Dr. Otto Averdieck im Anhang sowie geschichtlichen und geographischen Vorbemerkungen von DDr. Olav Röhrer-Ertl.*

#### Vorbemerkungen über die seinerzeit gültigen Bedingungen für die Handelsfahrer im Atlantik

Wer den klaren und sachlichen Bericht Averdiecks besser verstehen will, sollte einige Grundbedingungen der seinerzeitigen Handelsseefahrt berücksichtigen. In unserer so anders gearteten Zeit mögen sie Manchem aus dem Sinn gekommen sein. Dies soll nachstehend in Kurzform versucht werden.

Seit Christoph Kolumbus auf seinen Fahrten in die Karibik den Passat als ständigen, sicheren Wind beobachtete, wurde dieser, auch Frauenwind genannt (so einfach schien das Steuern dort), für die Segelschiffahrt unverzichtbar. Er tritt im Atlantik nördlich des Äquators als NO-Passat und südlich als SO-Passat auf (dazwischen liegen Breiten, in denen es immer wieder windstill ist, Rossbreiten genannt, weil dann mitgeführte Pferde geschlachtet werden mussten), wobei er jahreszeitlich vom Äquator fort und zurück wandert (im Winter und Frühling zwischen 5° und 27° nördlicher Breite und im Sommer und Herbst zwischen 10° und 30° nördlicher Breite). Dabei schwankt die Breite der Passatzone im jahreszeitlichen Rhythmus zwischen 150 und 550 sm. Wer am südlichen Rand segelte, blieb »unter dem Wind«, tat er das am nördlichen, blieb er »über dem Wind«. Aus diesem Grunde wurden bei den Kleinen Antillen die Inseln »unter dem Wind« und jene »über dem Wind« unterschieden, bis die Segelschiffahrt während des Zweiten Weltkrieges endgültig zusammenbrach. Die Festlandsküste im Süden bis zum Isthmus von Panama wurde also ebenfalls »unter dem Wind« erreicht. Waren Kapitäne nicht rechtzeitig auf direkten Westkurs gegangen, mussten sie dem Wind weiter nach Norden folgen, wodurch seinerzeit auch der Süden der USA erreicht werden konnte.

Die Rückreise wurde zumeist »über« dem Passat angetreten, also nördlich, wo nicht nur der Golfstrom die Reise unterstützte (Drift), sondern auch die östlichen Winde wehten, welche durch die Atlantiktiefs entstanden. Sie waren nun ungleichmäßig und konnten zur Orkanstärke anwachsen, sobald die Hurrikanzone im Norden der Passatzone verlassen war. Hier konnte also nicht mehr von »Frauenwinden« die Rede sein. Die Reise des Georg Friedrich Averdieck folgte fast lehrbuchhaft einem solchen Kurs, wie wir sehen werden.

Mit den Reisezielen verhielt sich ebenfalls nicht alles so, wie es nach 1815 die Regel wurde. Die alten Kolonialmächte Europas sicherten ihre Besitzungen vor dem Zugriff fremden Handels. Und so konnten die Schiffe auch erst nach 1815 bei den portugiesischen wie spanischen Atlantikinseln auf günstigen Wind warten, um ihr jeweiliges Ziel möglichst zügig zu erreichen. Die Kanaren waren vor 1815 nur Spaniern, die Azoren und Madeira nur Portugiesen und Engländern zugänglich, alle anderen Seefahrtsnationen mussten sich auf ihre Navigation und das Glück verlassen. Nur Händler der »Seemächte« (neben den Genannten also auch Holländer, Dänen und Schweden), welche in der Karibik Kolonien besaßen, konnten fest planen, sogenannte Neutrale (z.B. Hamburger oder Bremer Händler) benötigten »Pässe« für bestimmte Häfen, welche sie in der Regel nur erhielten, wenn die eigene Schiffskapazität überschritten war, es sei denn, man versuchte sich als »Schleichhändler« (Schmuggler), wozu neben einem schnellen Schiff und nautischem Geschick auch Frechheit und Glück gehörten. Denn Neutrale waren auf See noch zusätzlich gefährdet, waren sie doch bevorzugte Beute aller möglichen anderen Schiffe, gehörten diese nun zu Kriegsflotten oder nicht. Denn wenn in Europa Krieg ausbrach, durften alle »unrechtmäßig« fahrenden Schiffe aufgebracht und als Prise genommen werden. Hier hatte sich im 18. Jahrhundert eine gewisse Rechtssicherheit eingestellt, welche mit den Französischen Revolutionskriegen und den Napoleonischen Kriegen zwischen 1792 und 1815 völlig verloren ging. Nun wurden in rascher Folge Kriege erklärt und Frieden geschlossen, es wurden Kolonien neu verteilt bzw. abgetreten. Ohne den Schutz einer starken Kriegsmarine – hier vor allem England, Frankreich und Spanien (bis Trafalgar) – wuchsen also die Risiken ins Unermessliche und Handelsreisen glichen einem Vabanquespiel.

Die Ziele der Handelsfahrer waren die Produktionszentren vor allem von Zucker und Rum, später auch von Tabak, Baumwolle und Kaffee (damals alles auch in Saint Domingue angebaut). Mit dem 18. Jahrhundert hatten Frankreich und England die Plantagenwirtschaft mit afrikanischen Sklaven perfektioniert und fest in ihren amerikanischen Kolonien installiert. Saint Domingue (Haiti) war die damals reichste und bestausgebaute Kolonie in der Karibik. Über einen Dreieckshandel konnten Frankreich und England das eingesetzte Kapital verdreifachen, obwohl von drei Schiffen in der Regel nur zwei zurückkehrten. Dabei wurden in Europa Eisenwaren, Waffen und venezianische Glasperlen (z.B. Millefiori) geladen, dafür an der Guinea-Küste Sklaven eingekauft und für diese in der Karibik schließlich tropische Produkte gekauft. Neutrale luden in der Regel Qualitätsstoffe, europäische Fertigprodukte, Wein, Öl, Luxusartikel usw. und machten ebenfalls gute Gewinne – sofern sie überhaupt durchkamen –, mit oder ohne »Pass«.

Als mögliche Ziele werden von Averdieck neben dem genehmigten französischen Saint Domingue (erst ab der Unabhängigkeitserklärung von Frankreich 1801 Haiti) das spanische Kuba (wohl als »Schleichfahrer«) und das dänische St. Thomas erwähnt (Letzteres liegt innerhalb der Englischen Jungferninseln, südlich der Spanischen, und wurde von Dänemark 1917 mit den USA gegen Nord-Schleswig eingetauscht). Allein daraus lässt sich die

Verunsicherung der Schiffsführung erkennen, die ja nichts über die möglichen Veränderungen in der Weltpolitik wissen konnte.

Saint Domingue (Haiti) entstand aus den Konflikten des 17. Jahrhunderts zwischen Engländern und Franzosen mit den Spaniern. Ab 1630 hatten sich englische und französische Freibeuter auf der kleinen Insel Tortuga nördlich von Hispaniola (so der spanische Name der Gesamtinsel) festgesetzt und den gegenüberliegenden Golf mit Überfällen heimgesucht, wodurch die dortige Bevölkerung (Spanier, Mestizen, Kariben und wenige Neger-skaven) stark dezimiert wurde. Deren in den Wäldern verwilderte Rinder und Schweine wurden von den Freibeutern regelmäßig gejagt, die unter der Bezeichnung Bukanier (franz. boucaniers = »Fleischräucherer«, ursprünglich in der Bedeutung »Büffeljäger«) bekannt wurden. Schließlich entschied Spanien, Tortuga auszuräuchern. Die Bukanier wurden als Ketzer angeklagt und zur Ansiedlung in den entvölkerten Gebieten verurteilt (in den spanischen Kolonien durfte die Inquisition keine Todesstrafe fordern). Von daher entstand eine französische Bevölkerung, woraufhin das Gebiet 1697 im Frieden von Rijswijk abgetreten und Saint Domingue (nach der Hauptstadt Hispaniolas) genannt wurde. Hier entstand die wohl größte und effektivste Plantagenprovinz der ganzen Karibik mit gut 0,5 Mio. Sklaven, ca. 25 000 freien »Farbigen« (Mulatten) und ebenso vielen »Weißen« als Herren und mehrheitlich Handwerkern. Dahinter blieben die spanischen Kolonien der Gesamtinsel stark zurück, deren Bevölkerung weniger als ein Zehntel derjenigen des späteren Haiti betrug.

1790 kam es in Saint Domingue (Haiti) zu einem ersten Sklavenaufstand, was die Nationalversammlung, den Konvent in Paris, zu einem Gleichheitsbeschluss (ohne reale Wirkung) veranlasste. 1791 folgte der zweite Aufstand der »Neger und Mulatten« (also der freien »Farbigen«, Feld- und Haussklaven, welche ja ebenfalls, nun aber gezielt »gezüchtete« Mulatten waren).

Im Frieden von Basel trat Spanien im Jahr 1795 Santo Domingo (Hispaniola) mit etwa 40 000 Bewohnern an Frankreich ab, das die »Negerherrschaft« nun auch hier installierte. In Saint Domingue folgte eine systematische Verfolgung und Ausmerzung aller Weißen, Mestizen, Kariben und z.T. auch Mulatten durch die Bevölkerungsmehrheit der »Neger« (Santo Domingo befreite sich später insgesamt zweimal, bis seine Unabhängigkeit von Haiti und international – hier also vonseiten Englands – anerkannt wurde). 1798 erfolgte die völlige Gleichstellung aller Bevölkerungsteile ebendort durch den Konvent in Paris. Erst 1801 setzte sich Toussaint durch und erklärte die Unabhängigkeit Haitis (erst dann also so genannt) von Frankreich. Napoleons Invasion 1801 scheiterte (ursächlich hierfür waren eher Krankheiten als der Widerstand der »Neger« und Engländer), ließ aber Spanischsprachige im Inselsüden überleben.

In diesem sich täglich verändernden Hexenkessel, in dem auch englische Agenten eine Rolle spielten (wie später u.a. in Spanisch-Amerika), Kriegs- und große Handelsschiffe aller Nationen auf Beute warteten und niemand seines Lebens an Land und zu Wasser sicher war, wickelte Averdick seine Geschäfte zügig und mit Gewinn ab, nachdem er – vielleicht ungewollt – andere mögliche Fahrtziele verpasst hatte. Und er gelangte trotz Unglück und beschwerlicher Rückreise fast in Rekordzeit zurück nach Hamburg, wo inzwischen die Welt auseinanderbrach.

Die Fahrt des Georg Friedrich Averdick ist die letzte erfolgreiche Reise eines Hamburger Kauffahrers nach den Vorgaben des 17. bis 18. Jahrhunderts in die Karibik und insofern sicher mehr als nur bemerkenswert.

Diese knappen Hinweise mögen genügen, um das Lesevergnügen zu steigern und die Nüchternheit des Autors richtig würdigen zu können. Denn eigentlich stand ja alles gegen diese Reise: Handelskonkurrenz, politische Unsicherheit, Missgunst an allen Orten sowie Kriegs- wie größere Handelsschiffe, die glücklicherweise nur sporadisch auftauchten und/oder dann bessere Beute fanden. Guter Wind, sichere Führung, tüchtige Mannschaft, (bestochene) Unterstützung vor Ort und vor allem viel Glück ließen wenigstens das Schiff, seine Ladung und die halbe Mannschaft heimkehren. Am Rande sei bemerkt, dass Krankheiten vom 16. bis ins 19. Jahrhundert weitaus mehr Seefahrer das Leben kosteten als alle anderen Sterbeursachen. Die Wende trat erst mit dem 20. Jahrhundert ein. Auch das sollte beim Lesen von Tagebüchern jener Zeit stets bedacht werden.

Olaf Röhrer-Ertl

## Vorwort zum Reisebericht

Georg Friedrich Averdiecks Seereise im Jahre 1799 verdient noch heute Interesse, nicht nur wegen ihrer lebendigen Schilderung, sondern auch wegen der kriegerischen und wirtschaftlich schweren Zeitläufe, in denen sie stattfand. Averdiecks Bericht, in dem auch mehrere



Abb. 1 Georg Friedrich Averdieck (6.10.1728–14.3.1805) in jungen Jahren. Zeichnung eines unbekannten Künstlers.

Hamburger Familiennamen auftauchen, dürfte insbesondere für seine Vaterstadt Hamburg von Interesse sein. Aus diesem Grunde unterrichtet im Anhang ein kurzer Überblick über den Lebenslauf des Autors.

Der Reisebericht folgt in unverändertem Wortlaut dem Tagebuch Averdiecks, lediglich die Orthografie wurde zwecks besserer Verständlichkeit mehrfach der modernen Schreibweise angepasst, gelegentlich auch die Grammatik. Spezielle oder heute nicht mehr gebräuchliche Begriffe werden in Anmerkungen erläutert. Georg Friedrich Averdieck gab außer der Reihenfolge der Reisetage und der zugehörigen Daten den jeweiligen Standort in Breite (Latitudo = Lat.) und Länge (Longitudo = Long.) an, dazu die Anzahl der täglich zurückgelegten Meilen. Als Bezugspunkt



für die Länge diente Averdieck, wie bis ins 19. Jahrhundert hinein üblich, die Westspitze der kleinen Kanareninsel Ferro.<sup>1</sup> Eine Karte (vgl. Abb. 3) veranschaulicht die danach berechnete Reiseroute.

## Das Tagebuch

7. Juni 1799: Des Morgens vier Uhr verließ ich das väterliche Haus, nachdem die Mutter mich noch zu guter Letzt ein paar Tassen warmen Kaffee nehmen ließ und mir einen schönen Kuchen einpackte, der Vater mit einer Träne im Auge Lebewohl sagte, und ich mich aus der Umarmung der Guten loswand. Ich eilte dem Hafen zu mit meiner Pfeife im Munde, die nicht brennen wollte, weil ich jeden Augenblick vergaß, dass ich rauchte. Ich setzte mich in eine Jolle<sup>2</sup> und fand beim Niederbaum, der noch nicht geöffnet war, eine artige Gesellschaft Fischweiber, welche den Helgoländer und Blankeneser Fischern den Gefallen erzeigten, ihnen ihre Reise zu erleichtern, indem sie von ihnen, schon ehe sie die Stadt erreichten, ihre Fische erhandelten. Ich fürchtete, dass diese Damen mich für einen Rival halten würden und hielt mich gefasst, von dem Strom ihrer Beredsamkeit überschüttet zu werden. Glücklicherweise sahen sie mich für nicht so gefährlich an, und so langte ich glücklich  $\frac{1}{4}$  nach 5 Uhr an Bord meines Schiffes, der »Hoffnung«, welches vor Altona lag, an.<sup>3</sup>

Ich fand das Volk<sup>4</sup> noch in guter Ruhe, und der Capitain war nicht an Bord. Ein Viertel vor 6 ging ich in seine Behausung, eine Herberge für Seeleute in Altona, und pochte ihn auch aus dem Bette. Indem ich nachher mit ihm und anderen Seeleuten frühstückte, war natürlich die Rede von unsrer Reise. Mir war's sonderbar ums Herz, ich glaube, ich sprach kein Wort. Indessen kamen die in Westindien so üblichen Betrügereien aufs Tapet, und dass



Abb. 2 Eine dänische Brigg FORTUNA und andere Briggs. Darstellung eines unbekannten Künstlers, datiert 1820. (Stiftung Historische Museen Hamburg – Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte)

unter anderem in dieser Rücksicht eine Goldwaage ein unentbehrliches Instrument sei. Ich hatte keine und dachte, die kannst du doch noch mitnehmen. Ich machte mich sogleich, es war  $\frac{1}{2}$  8, auf den Weg nach Hamburg, wo ich eine bei dem Geldwechsler Moritz Samuel Warburg kaufte. Ich ging schnell zurück. Im Tor begegnete ich noch Koch und Johannes Sieveking.<sup>5</sup> Ich sah mich noch manchmal nach der guten Vaterstadt um, und halb 9 langte ich in der Behausung des Capitains an.

Zu meinem Verdruss hörte ich nun, dass das Schiff schon abgetrieben sei. Der Capitain wollte erst den Nachmittag nachfahren, aber mir war nicht möglich, so lange zu weilen, und ich fasste den Entschluss, das Schiff zu Fuß einzuholen. Obgleich ich an dem Strand der Elbe bis Neumühlen ging, so fand ich es doch nicht, und trostlos kehrte ich zurück. Jetzt versuchte ich zwar, meine Ungeduld solange zu unterdrücken, bis dass ich mit dem Capitain fahren konnte. Das hielt ich aber nur eine Stunde aus, denn um 10 Uhr setzte ich mich schon wieder in Marsch mit dem Vorsatz, das Schiff einzuholen, und sollt ich bis Glückstadt wandern. Ich lief mehr als ich ging, und halb 12 fand ich meine liebe »Hoffnung« bei Niensteden auf dem Strom vor Anker liegen. Ich winkte, und einige Mann holten mich mit der Schaluppe<sup>6</sup> an Bord. Um vier Uhr des Nachmittags kam der Capitain auf dem Stuhlwagen mit einer zahlreichen Gesellschaft angefahren, welche bei uns jubelte und zechte und um 8 Uhr das Schiff verließ. Um 10 Uhr kroch ich zum ersten Male in meine enge Koje, aber ich schlief diese Nacht nicht sonderlich.

8. Juni: Um 7 Uhr des Morgens lichteten wir die Anker. Wir trieben bei einem kleinen SO-Winde mit der Ebbe weiter.  $\frac{1}{2}$  11 ging der Wind nun nach NW, und wir lavierten<sup>7</sup> noch von Wedel bis Stade, wo wir um 3 Uhr bei eintretender Flut zu Anker kamen. Um 5 Uhr frischer Ostwind, die Anker wurden sogleich gehoben.  $\frac{1}{2}$  8 passierten wir Glückstadt.

9. Juni, 1. Tag: Schon um 1 Uhr des Nachts kamen wir vor Cuxhaven zu Anker. Den Morgen sah ich recht vor dem Eingang des Hafens drei große Masten von einem gesunkenen Ostindienfahrer aus dem Wasser empor stechen. Der Anblick erregte einiges Entsetzen in mir. Um vier Uhr früh gingen wir unter Segel. Wir hatten das Vergnügen, mit einem ansehnlichen englischen Konvoi und vielen andern Schiffen in See zu gehen. Es war ein herrlicher Anblick: Wir waren wenigstens 70 bis 80 segelnde Schiffe beisammen. Ein Viertel vor sieben passierten wir die hamburgische Lotsgaliote<sup>8</sup>, wo uns unser Lotse verließ, nachdem ich ihm vorher einen Brief an meine Eltern und einen an Gebr. B. & M. zur Besorgung mitgab.

$\frac{1}{4}$  vor 8 passierten wir die Tonne, und nun auch schon ein Abenteuer: Hier lagen nämlich zwei englische Kutter, welche alle Schiffe außer dem Konvoi anhielten. Schöne Aspekte für die Reise, wenn das schon so mit dem ersten Tage anfängt. Was war zu tun? – Wir mussten so gut wie die übrigen Schiffe in den Wind legen.<sup>9</sup> Um 9 Uhr kam ein Offizier mit drei Mann an Bord, welche Papiere und Ladung untersuchten. Der Offizier war sehr artig. Er nahm etwas Frühstück bei uns ein und erzählte, dass sie auf zwei Schiffe Jagd machten, welche von Altona mit Munition nach Frankreich abgeladen wären und wovon sie auch schon eins den vorherigen Tag erwischt hatten. Er wollte uns eine Bouteille Cognac und sechs Mauersteine abkaufen. Wir waren aber so galant, ihm solches zum Geschenk zu machen. Die englischen Matrosen sahen sehr scheel, wie sie die Mauersteine einpackten, weil sie zum Deckschrubben dienen sollten und dieses eine beschwerliche, langweilige Arbeit ist.

Um 12 Uhr hatten wir Helgoland zur Seite. Von Hamburg bis hier sind es 23 Meilen.<sup>10</sup> Das Schiff von Capitain Janßen, mit dem Amelung<sup>11</sup> nach Les Cayes<sup>12</sup> geht, und das von Capitain Benöhr<sup>13</sup>, mit dem A. Berthean<sup>14</sup> nach St. Thomas<sup>15</sup> geht, hatten wir den ganzen Tag im Gesichte. Ihr Kurs war nördlicher wie der unsrige. Um mit ihnen Mackerschaft<sup>16</sup> zu machen, segelten wir wenigstens 12 Meilen aus dem Wege. Sie machten aber keine Anstalten, dass wir sie einholen konnten.

10. Juni, 2. Tag: Heute Morgen kamen uns die Gebr. Janßen und Benöhr aus dem Gesichte. Nach dem Mittagessen ward mir nicht recht wohl. Lat. 54.45, – 27 Meilen.

11. Juni, 3. Tag: Förmlich seekrank. Das Schiff rollte sehr stark, und das konnte ich nicht vertragen. Ich kroch in die Koje und musste trotz meinem Übelbefinden in ein lautes Lachen ausbrechen, als durch das Rollen des Schiffes zwei Stühle und ein Speinapf sehr teilnehmend von jener Seite zu mir herübereutschten. Ich benützte diese günstige Gelegenheit und, mit Respekt zu sagen, brach in das Gefäß, welches nach geleistetem Dienst sogleich mit den Stühlen wieder zurückwanderte. Über diesem Spektakel trat der Capitain mit dem Steuermann in die Kajüte, welche sich vor Lachen die Hände in die Seite stemmten, indem sie die sonderbaren Züge meines Gesichtes, welche teils Brechen, teils Lachen deuteten, bewunderten.

Um 5 Uhr segelten wir in den Kanal hinein. Obgleich ich sehr krank war, so wollt ich doch diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne die beiden interessanten Länder England und Frankreich aus der Ferne zu sehen. Ich schlich auf das Verdeck und erblickte die englische Küste mit dem Kastell von Dover. Mein Zustand ließ mir aber nicht zu, die französische Küste zu erkennen. Um 6 Uhr trafen wir einen Bekannten unsres Capitains an. Es war Capitain Röver, nach Charlestown<sup>17</sup> bestimmt. Wir grüßten einander mit den Flaggen. Wie es dunkel ward, kam ich wieder aufs Verdeck. Halb 10 Uhr sah ich die Feuerbark zu Singles.<sup>18</sup>

Observation von diesem Mittag: Lat. 51.50, – 44½ Meilen.

12. Juni, 4. Tag: Wir segelten in einer Entfernung von 4 Meilen an der Insel Wright<sup>19</sup> vorbei. Wir bekamen Windstille und des Nachmittags Westwind, wir mussten lavieren, wodurch wir Capitain Röver aus dem Gesichte verloren. – 39 Meilen.

13. Juni, 5. Tag: Der Wind lief wieder nach NNW, und wir konnten bei dem Winde segeln. Des Abends wehte es sehr scharf, ich ward wieder höllisch seekrank. – 11 Meilen.

14. Juni, 6. Tag: Ich befinde mich heute nicht viel besser. Des Mittags passierten wir Gondstart<sup>20</sup>, unweit Plymouth, des Abends Leezard<sup>21</sup> in einer Entfernung von 17 Meilen. Um 9 Uhr sahen wir ein kleines Fahrzeug von der englischen Küste auf uns zukommen. Ich bekam wieder einen kleinen Anfall von Kaper-Angst. Es hatte indessen diesmal nichts auf sich, es war zu spät, wir entschlüpfen unterm Schutz der Dunkelheit. – 20 Meilen.

15. Juni, 7. Tag: Heute kamen wir aus dem Kanal. Lat. 48.56, Long. 10.39, – 24 Meilen.

16. Juni, 8. Tag: Diesen Mittag waren wir ungefähr recht in der Mitte von Cap Finisterra<sup>22</sup> und Irland, und nun segeln wir in den unermesslichen Ozean hinein. Lat. 47.18, Long. 7.18, – 41 Meilen.



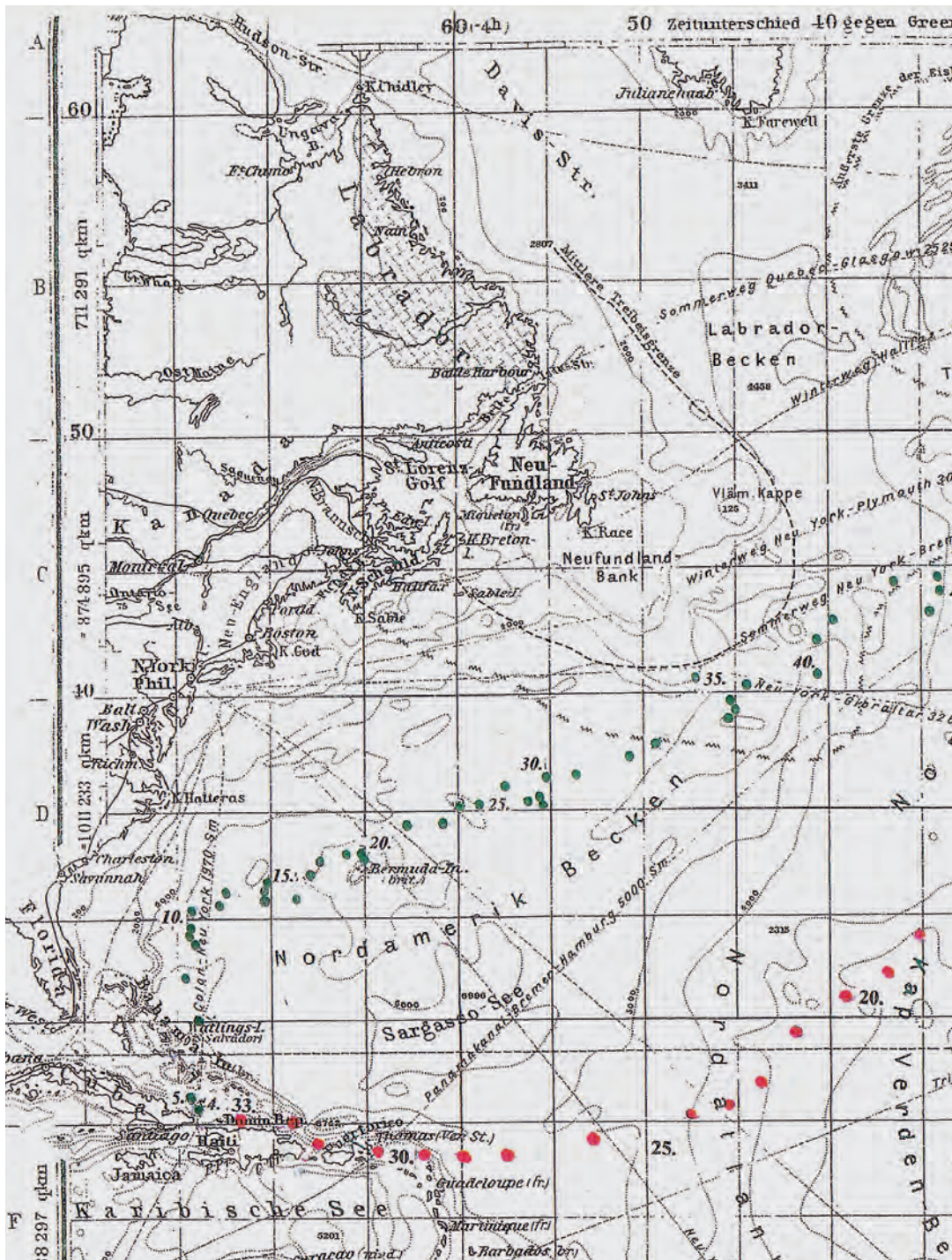


Abb. 3 Verlauf der Hin- (rot) und Rückreise (grün) nach den Positionsangaben von Georg Friedrich Averdick. Die Ziffern beziehen sich auf einige der angegebenen Reisetage.





17. Juni, 9. Tag: Lat. 45.21, Long. 4.28, – 41½ Meilen.

18. Juni, 10. Tag: Wir sahen viele große Fische. Wahrscheinlich waren es Finnfische und Nordkaper.<sup>23</sup> Einer kam unsrem Schiffe sehr nahe, der wenigstens 25 Fuß<sup>24</sup> lang war. Er blies das Wasser in die Luft, hoch wie unser Mast. Lat. 43.17, Long. 2.18, – 33 Meilen.

19. Juni, 11.Tag: Heute Morgen trübe Luft. Das Volk sah eine Wasserhose. Am Abend machte ich eine Bemerkung, die ich schon früher hätte machen müssen, wenn ich darauf geachtet hätte: Der Seeschaum nämlich war ganz erleuchtet und glänzte wie Millionen von Funken.<sup>25</sup> Wenn das so stark wie heute Abend sich äußert, so ist gewöhnlich starker Wind oder Sturm die Folge. Lat. 42.39, Long. 1.00, – 23 Meilen.

20. Juni, 12.Tag: Starker NO-Wind, wie meine Gesellschaft behauptet, die Folge des leuchten- den Wassers von gestern Abend. Eine hübsche Meilenzahl. Lat. 40.29, Long. 358.6, – 46 Meilen.

21. Juni, 13. Tag: Wir befinden uns circa 36 Meilen östlich von der azorischen Insel S. Michaelis.<sup>26</sup> Ich hatte diesen Mittag eine angenehme Unterhaltung, welche mir die pudelnärrischen Sprünge von einigen hundert Tümmlerfischen<sup>27</sup> gewährten, die rund um unser Schiff tanzten und spielten. Dieser Fisch ist zwischen 5 und 7 Fuß lang, oben schwarz- grau und unten weiß, einen gebogenen Rücken und zwei Flossen ziemlich hoch auf seinem länglich-stumpfen Kopf, welches ihm gänzlich das Ansehen eines Schweines gibt, und woher der Seemann ihn auch »Seefarken« nennt. Die Zahl der Meilen ist sehr merkwürdig. Lat. 37.50, Long. 354.43, – 56 Meilen.

22. Juni, 14. Tag: »Geschwinde aufs Verdeck, Averdick!«, rief mir der Capitain zu, »da ist ein Landsmann an Bord gekommen!« Ich eilte aus der Kajüte und fand eine Landschwalbe. Wir waren doch wenigstens 30 Meilen von den azorischen Inseln entfernt. Das Tier war sehr zahm und leistete uns Gesellschaft bis am Abend. Lat. 35.36, Long 352.3, – 46 Meilen.

23. Juni, 15. Tag: Lat. 33.19, Long. 349.16, – 46½ Meilen.

24. Juni, 16. Tag: Johanni. Wir haben bis jetzt noch immer schönes heiteres Wetter gehabt. Die Sonne geht uns schon um 7 Uhr unter, das differiert mit Hamburg um 1½ Stunden. Lat. 31.44, Long. 347.1, – 38¼ Meilen.

25. Juni, 17. Tag: Herden von fliegenden Fischen<sup>28</sup> wurden teils von unserm segelnden Schiffe und teils vom Delphin aufgejagt. Der fliegende Fisch ist von der Größe und von dem Ansehen eines Herings und hat Flügel, oder vielmehr Flossen, die ebenso lang wie sein ganzer Körper sind. Er fliegt immer in einer Richtung gradeaus und oft eine Kabelslänge<sup>29</sup> weit. Sobald ihm aber die Flossfedern trocken werden, fällt er nieder. Da kommt es dann oft, dass mancher auf die Schiffe fällt. Lat. 30.33, Long. 345.21, – 28 Meilen.

26. Juni, 18. Tag: Heute Morgen fanden wir einen fliegenden Fisch auf dem Deck. Wir ließen ihn sogleich braten und aßen ihn zum Frühstück in der Kajüte. Er schmeckte nicht übel. Lat. 29.20, Long. 343.41, – 28 Meilen.

27. Juni, 19. Tag: Der Capitain und Steuermann waren fleißig gewesen und hatten die Jolle, welche auf dem Verdeck stand, gemalt. Nun war sie fertig und sollte wieder hinter das Heck gehängt werden. Sie ward in See gelassen mit dem Untersteuermann und einem Matrosen. Die Luft war stille, das Wasser war aber doch in Bewegung. Das Schiff schlenkerte, und der Haken, woran die Jolle befestigt werden sollte, fasste unglücklicherweise den Bordrand und kippte sie. Der Untersteuermann fiel heraus. Wir waren in der äußersten Bestürzung. Ruder und Dollen<sup>30</sup> waren nicht in der Jolle, die noch immer an einem Tau hing. Der Matrose reichte zwar eine Hakenstange hin, der Untersteuermann war aber schon zu weit entfernt. Wir warfen ihm von oben ein Tau zu, welches ihn aber auch nicht erreichte. Obgleich unser Schiff in den Wind lag, so trieben wir doch immer weiter von dem Unglücklichen ab, der schon so tief gesunken war, dass wir nur noch dann und wann den Hut aus dem Wasser emporkommen sahen.

Endlich ward die Jolle von dem Tau frei und Ruder und Dollen herbeigeschafft. Der Bootsmann ließ sich vom Heck hinunter in die Jolle, und nun eilten die beiden Leute dem Unglücklichen nach. Wir hatten auch bald die Freude zu sehen, wie sie den Körper in einer Entfernung von wenigstens 20 Schiffslängen aus den Fluten zogen. Auf der Seite des Schiffes kehrte erst sein Bewusstsein zurück. Lat. 27.47, Long. 341.32, – 36½ Meilen.

28. Juni, 20. Tag: Den Untersteuermann hat das gestrige Bad sehr geschwächt, er liegt heute den ganzen Tag in der Kojen. Lat. 26.19, Long. 339.4, – 39½ Meilen.

29. Juni, 21. Tag: Er ist beinahe wiederhergestellt und hält heute Abend schon wieder seine erste Wache. Lat. 24.29, Long. 336.56, – 41 Meilen.

30. Juni, 22. Tag: Der heutige Tag ist merkwürdig: 1. Wir sind gerade 3 Wochen in See, 2. wir passierten den Tropicus cancri<sup>31</sup> unter 23°28' und 3". Wir passierten auch zu gleicher Zeit die Sonne unter 23 Grad 11 Minuten. Heute ist nämlich der längste Tag in Europa, das ist, wenn die Sonne die größte südliche Abweichung erreicht. Wir haben nun heut Mittag die Sonne senkrecht über uns, und keiner von uns gibt einen Schatten, solange es Mittag ist. Nun bekommen wir die Sonne des Mittags im Norden zu sehen, so lange, bis wir an Land sind und sie uns allmählich wieder einholt.

Wie ich heute Morgen aufs Deck kam, fand ich ein sonderbares Gerät an der Nock<sup>32</sup> der großen Rah<sup>33</sup> hängen. Ich fragte einen Matrosen, was es bedeute. Er antwortete: »Wi sünd op de Droopküst kamen. De di nog nich gepasseert het, mut lenschen.« D.h., derjenige, mit dem dies Experiment vor sich geht, wird an einem Tau in See gelassen und wieder aufgezogen, nachdem er hinter dem Schiffe den Schiffsnamen gerufen hat. Man kann sich hier aber auch von loskaufen. Wir drehten zwar bei, das Experiment ging indessen nicht vor sich, weil die See zu hohl<sup>34</sup> stand und das Schiff zu stark schlenkerte. Bei dieser Gelegenheit kam eine Menge Delphine unter dem Schiffe heraus zum Vorschein. Man kann keinen schöneren Fisch sehen wie diesen: Er ist drei bis vier Fuß lang, sehr schmal und schlank gewachsen, auf dem Rücken brennend blau oder grün mit glänzend goldgelben Flossenfedern und Schwanz. Wenn die Sonne scheint, so spielen seine Farben fürtrefflich, und ihr Glanz macht, dass man ihn tief unterm Wasser sehen kann. Seit dem Kanal haben wir schon Angeln auf diesen Fisch aushängen, wir haben aber keinen gefangen und waren heute ebenso unglücklich. Lat. 22,30, Long. 334.39, – 41½ Meilen.



1. Juli, 23. Tag: Heilig Abend.<sup>35</sup> Lat. 21.14, Long. 332.5, – 34½ Meilen.

2. Juli, 24. Tag: Mariae Heimsuchung. Ich finde die Hitze noch erträglich, und ich erinnere mich, ebenso heiße Tage in Hamburg erlebt zu haben. Die Seeluft kühlt nun freilich stark wieder ab, dessen ungeachtet bin ich doch höllisch braun im Gesichte angelaufen. Noch haben wir keinen Tag unangenehmes Wetter gehabt und dabei immer schönen Wind. Lat. 20.8, Long. 330.18, – 36½ Meilen.

3. Juli, 25. Tag: Da wir einen so schönen Ofen in unsrer Kombüse haben, so wollten wir den Versuch machen, ihn auch recht anzuwenden. In der Absicht fabrizierten wir heute Nachmittag ein Feinbrot. Das Kneten griff uns so an, dass mancher Schweißtropfen in den Teig fiel. Lat. 19.31, Long. 327.59, – 34¼ Meilen.

4. Juli, 26. Tag: Mir wässert recht der Mund nach dem frischen Feinbrot. Sieh da, es wird aus dem Ofen gezogen. Ei! Es hat ein recht hübsches und munteres Ansehen. Ich konnte die Zeit nicht abwarten, es anzuschneiden, und da merkte ich denn, dass es den kleinen Fehler hatte, dass es gar nicht zu genießen war. Mangel an Konsistenz war es nicht, denn wahrhaftig, es war schwer, steif und klinzig<sup>36</sup> genug.

Von heute Mittag an steuern wir gegen Westen. Lat. 18.56, Long. 325.28, – 36½ Meilen.

5. Juli, 27. Tag: Regnichte Luft, starker Ostwind. Lat. 18.44, Long. 322.21, – 44 Meilen.

6. Juli, 28. Tag: Hier hört die Abweichung des Kompasses auf. In Europa nimmt man gewöhnlich zwei Striche östliche Abweichung an, so dass NNO des Kompasses der rechte Norden ist. Je weiter man gegen Westen segelt, je mehr nimmt diese Abweichung ab. Da, wo wir nun sind, zeigt der Kompass richtig. Noch weiter gegen Westen wird die Abweichung westlich. Lat. 18.42, Long. 319.14, – 44 Meilen.

7. Juli, 29. Tag: Von den europäischen Gewässern an haben wir kein Schiff gesehen. Wir hatten deshalb viel Freude, als wir heute Morgen eine Brigg<sup>37</sup> mit uns segeln sahen und gewahr wurden, dass es ein Kauffahrteischiff war. Sie richtete ihren Kurs auf uns und war halb 9 uns zur Seite. Mir schien es bis jetzt, als wenn wir mit unsrem Schiffe ganz allein auf der weiten Gotteswelt gewesen wären, und da ward mir denn bei dem gegenseitigen Bewillkommen so recht wohl, einmal andre Stimmen und andre Gesichter zu sehen. Wenn Menschen sich so zufällig auf dem großen Weltenmeer treffen, so scheint es, dass man weit mehr Interesse gegeneinander fühlt, alle Convenienz wird verbannt, man ist sogleich vertraut gegen einander. Unser eigenes Gefühl treibt uns dazu.

Wir erfuhren, dass es Capitain Mohr<sup>38</sup> war, von Hamburg nach Havanna bestimmt. Schiff und Ladung gehörte N.H. Bode<sup>39</sup> in Hamburg. Wir versprachen sogleich einer von dem anderen, an unsre gegenseitigen Ablader Nachricht zu geben. Wir machten Macker-schaft miteinander, d.h. wir kamen überein, so lange in Gesellschaft zu segeln, als die Umstände es erlauben. Lat. 18.50, Long. 316.28, – 39 Meilen.

8. Juli, 30. Tag: Heute Nachmittag umflatterten unser Schiff sechs große Vögel. Die Nacht viel Vogelgeschrei. Das sind Vorboten des nahen Landes. Lat. 18.44, Long. 314.12, – 32 Meilen.



9. Juli, 31. Tag: Lat. 18.57, Long. 312.14, – 28 Meilen.

10. Juli, 32. Tag: Ich gab dem Volke heute, um mich von dem Hänseln loszukaufen, 20 Bouteillen Wein, 2 Bouteillen Cognac, 12 Bouteillen Porto, 1 Schinken und 2 Mettwürste zum Besten. Die Mackerschaft mit Mohr macht mir vielen Spaß. Das Sprachrohr kommt nie von Deck. Wir prajen<sup>40</sup> oft stundenlang miteinander. Recht schade, dass er keinen Supercargo<sup>41</sup> an Bord hat. Lat. 19.0, Long. 310.11, – 29½ Meilen.

11. Juli, 33. Tag: Heute Nachmittag setzte uns ein kleiner Schoner ein bisschen in Angst. Mein Capitain hatte mir die kleinen Kaperfahrzeuge als die schlimmsten geschildert und durch manche fürchterliche Erzählung bekräftigt. Ich glaube, ich muss ein sehr langes Gesicht gezogen haben, wie kein Zweifel mehr darein zu setzen war, dass seine Absicht auf uns gerichtet sei. Er segelte von Süden gegen uns auf, als wenn er von Porto Rico<sup>42</sup> käme, wovon wir nicht weit entfernt sein können. Er hatte viele Mannschaft auf'm Deck, und sein Äußeres schien sehr krieglerisch. Er segelte dem Capitain Mohr, der etwas zu luvwert<sup>43</sup> voraus war, dicht vorüber. Fast glaubten wir uns schon sicher, als er plötzlich wandte und eine englische Flagge wehen ließ. Wir zogen unsre Flaggen auch auf und machten Anstalt zum Beidrehen. Der Schoner<sup>44</sup> aber, der vielleicht Respekt vor den 10 Kanonen unsres Mackers, von denen 4 eiserne und 6 gemalte waren, bekommen hatte, zog ganz sachte ab, ohne sich ein Wort merken zu lassen, und segelte wieder dahin, woher er gekommen war.

Wie er uns so nahe gekommen war, bemerkten wir zu unsrem Vergnügen, dass besonders sein krieglerisches Ansehen durch Tonnenbänder entstand, welche auf der Seite hingen, und wodurch er vielleicht den Schiffen in der Ferne die Furcht einjagen wollte, als wären es lauter mächtige Kanonenpforten. Mir ist es recht lieb, dass wir in Gesellschaft von Capitain Mohr waren. Wären wir allein gewesen, so hätte uns doch gewiss der kleine Schwerenöter viel zu schaffen gemacht. Wir lassen fleißig nach Land aussehen, es kommt aber noch keines ins Gesicht. Mit unsrer Berechnung stehen wir schon oben auf San Domingo.<sup>45</sup> Die Nacht machten wir kleine Segel, während der Hundewache<sup>46</sup> legten wir in den Wind. Lat. 18.54, Long. 306.26, – 240½ Meilen.

12. Juli, 34. Tag: Noch immer kein Land. Ein Mann ist jetzt beständig im Mast zum Aussehen. Das ist für mich eine schreckliche Geduldsprobe. Die Berechnung unsrer Grade der Länge ist nicht mehr gültig, denn danach wäre unser Standpunkt mitten auf der Insel San Domingo.

Um sechs Uhr des Abends eine Stimme von der Vorbrahm-Rah:<sup>47</sup> »Land in Südwesten!« Mir schlug das Herz vor Freude. Columbus ist vielleicht, wie er das erste Land von Amerika entdeckte, nicht so froh gewesen, wie ich es jetzt bin.

Der Capitain traute seiner Berechnung so wenig, dass er gar glaubte, es sei Portorico. Da ging ich aber mit Kopf und Kragen gegen und übertäubte ihn mit allen möglichen Beweisen und Wahrscheinlichkeiten, bis er mir endlich beipflichtete. Die Nacht drehten wir wieder eine Wache bei.<sup>48</sup>

13. Juli, 35. Tag: Des Morgens hatten wir in einer Entfernung von 1½ Meilen in Lee<sup>49</sup> sehr hohes Land vor uns. Wir erkannten es für die Halbinsel Samana.<sup>50</sup> Ich konnte mich nicht satt an dem Land sehen. Ich dachte mir: Bis hier bist du nun so glücklich durchgekommen,

und weiterhin läufst du vielleicht noch gar die Gefahr, aufgebracht zu werden. Wer sichert dir denn in Portauprince<sup>51</sup> einen besseren Markt als in Cap Français.<sup>52</sup> Es war bei mir beschlossen, das Sichere dem Unsicheren vorzuziehen, und es kostete mich nicht viele Mühe, den Capitain zu bewegen, in die Umänderung der Bestimmung von Portauprince in Cap Français zu willigen.

Ich teilte dem Capitain Mohr meinen Beschluss mit und dass wir uns nun gegen Abend trennen müssten. Nachdem wir uns gegenseitig das Versprechen wiederholten, Nachricht von einander nach Hamburg zu geben, grüßten wir uns um 6 Uhr abends mit den Flaggen, welche den ganzen Nachmittag geweht hatten, und schieden.

14. Juli, 36. Tag: Wir drehten diese Nacht wieder bei. Diesen Morgen früh kam uns eine Brigg ins Gesicht, welche uns verdächtig schien. Sie kam aus NW auf uns zu. Bald erfolgte auch ein Schuss, und nun wussten wir, womit wir zu tun bekommen sollten. Wir waren grade in Höhe des großen Berges Montechristo<sup>53</sup> und hätten das Schiff vielleicht in einer Stunde gewendet, um auf dem Cap Français einzulaufen. Ich hatte schon meine Kleidungen, Wäsche etc. aus meinem Kasten im Zwischendeck hervorgeholt, um gut gekleidet ans Land zu gehen, und eilte nun, um unsre Absicht nicht zu verraten, alles in der Geschwindigkeit wieder wegzupacken.

Halb 10 war die englische Kutter-Brigg<sup>54</sup> auf unsrer Seite. Sie war mit vieler Mannschaft und 22 Kanonen besetzt. Ein Offizier und 4 Mann kamen bei uns an Bord. Der Offizier untersuchte die Papiere, wahrscheinlich verstand er aber nicht viel davon, denn er sah sie ebenso aufmerksam über Kopf als recht an. Er befahl dem Capitain, mit ihm und den Papieren an Bord des Kutters zu fahren. Zwei Mann blieben bei uns, welche alles in der Kajüte durchstöberten, alle Kasten, Koffer, Bänke und Schränke öffneten und auskramten und alles, was einem Papiere ähnlich sah, beiseite legten. Nach einer Stunde ward der Capitain wieder zurück gebracht. Der Kutter-Capitain hatte mit Capitain Willems die Abrede getroffen, dass, wenn er uns freiließe, zum Zeichen zweimal die Flagge hissen wollte.

Nun rief eine Stimme vom Top des Kutters, dass ein Schiff im Gesicht sei. Darauf ließen die Leute, welche noch bei uns an Bord waren, alle beiseite gelegten Papiere im Stich und machten sich über Hals und über Kopf davon. Ich sah unverrückt nach der Flagge des Kutters: Zweimal ward sie niedergelassen und zweimal wieder hochgezogen, und frei waren wir. – 37 Meilen.

Willems erzählte mir, dass er den Kutter-Capitain um seine Erlaubnis gebeten habe, unsre Bestimmung ändern zu dürfen und erst den Markt um Cap Français zu versuchen, aber zur Antwort bekommen: »Ich kann Ihnen nichts vorschreiben. Ihre Bestimmung ist Portauprince, sie zu ändern rate ich nicht, tun Sie, was Sie wollen.«

Auf diese Antwort durften wir es also nicht wagen, auf Cap Français einzulaufen, welches wir übrigens schon im Rücken hatten, weil wir während der Aufhaltung schon zu weit fortgetrieben waren. Wir sahen uns also genötigt, gegen unsren Willen, der rechten Bestimmung zu folgen.

Wir erfuhren bei dieser Gelegenheit, dass der Kutter einige Tage zuvor einen Capitain Nagel<sup>55</sup>, von Hamburg nach S. Domingo bestimmt, genommen und nach Jamaica geschickt habe. Die Ursache, weil ein französischer Passagier sich an Bord befand, den sie für den Supercargo oder Eigentümer der Ladung hielten. Am gestrigen Tage haben sie den Capitain

Boysen<sup>56</sup>, von Hamburg nach Cap Français, angehalten und wieder freigelassen, welcher denselben Tag auf dem Cap eingelaufen sein muss.

Nachmittags und abends passierten wir die Insel Tortue.<sup>57</sup>

15. Juli, 37. Tag: Des Morgens früh legten wir um nach Süden und passierten Mole S. Nicolas<sup>58</sup> und um 8 Uhr Cap Foux.<sup>59</sup> Wir sind dicht unterm Walle. Ein prächtiger Morgen, heitere, stille Luft! Ein herrlicher Geruch duftet uns von dem hohen, majestätischen Lande zu, dessen grün bewachsene Berge einen angenehmen und ganz neuen Anblick gewähren. Schmetterlinge umflattern unser Schiff und scheinen uns bei unsrer Ankunft im anderen Weltteile zu bewillkommen.

Um 9 Uhr sahen wir voraus ein kleines, stark bemanntes und bewaffnetes Fahrzeug, welches auf uns zu warten schien. Um 10 Uhr waren wir bei einander. Meine Erwartung war gespannt, und ich ward sehr unruhig, als uns befohlen ward, beizudrehen. Vier Mann kamen in einer Jolle zu uns an Bord und versicherten, dass sie keine feindliche Absicht hätten. Sie zeigten uns aber an, dass sie vom Gouvernement zu Portauprince beordert wären, alle Schiffe, welche ihnen begegnen würden und nach einem toussaintschen<sup>60</sup> Hafen bestimmt wären, für die Gefahr der rigaudschen<sup>61</sup> Seeräuberei zu warnen. Sie schilderten die Gefahr sehr groß und die im unglücklichen Falle zu erwartende Behandlung unmenschlich. Sie rieten uns, uns ohne zu säumen und so gut als möglich in den Verteidigungsstand zu setzen, weil sie in der Passage zwischen Gonave und S. Marc<sup>62</sup> 5 rigaudsche Barken gesehen hätten. Wir dankten den Leuten für diese Nachricht, welche uns wirklich in große Unruhe versetzte, und sie verließen unser Schiff.

Ich schlug vor, auf dem Mole S. Nicolas einzulaufen, welches auch sicher geschehen wäre, hätten wir es nicht schon zu weit hinter uns gehabt, und wären nicht Strom und Wind zugegen gewesen. Ich verwünschte die französische Republik mitsamt ihrem Dekret, das den neutralen Schiffen die Führung der Kanonen untersagt. Wir machten unsre kleinen Waffen in Ordnung, welche in drei Flinten, drei Pistolen und zwei Säbeln bestanden. Ich machte den ganzen Tag scharfe Patronen. Für das Schiffsvolk wurden zur Verteidigung Handspeichen<sup>63</sup> und von den geladenen Mauersteinen bereitgelegt. Und so gings mit allen Segeln, die nur hängen wollten, beigesetzt, in Gottes Namen weiter. – 31 Meilen.

16. Juli, 38. Tag: Die ganze Mannschaft fast musste diese Nacht auf dem Deck bleiben, und ich habe auch wenig vom Schlaf bekommen. Das Fernglas kam heute nicht aus unsern Händen, und jedes Segel, welches wir erblickten, erregte eine kleine Furcht in uns. Diesen Nachmittag kamen wir durch den kritischen Pass zwischen Gonave und S. Marc, und um 6 Uhr abends erkannten wir schon durch das Fernglas das Kastell von Portauprince in einer Entfernung von 4 Meilen. Der Landwind, welcher auf allen Inseln in Westindien mit dem Seewind zu gewissen Zeiten des Tages abwechselt, stellt sich nun ein und hindert uns, weiter zu segeln. Wir müssen beidrehen, bis sich der Seewind wieder einstellt. Vier Schiffe lagen auf der Reede<sup>64</sup>, und unser war das fünfte.

17. Juli, 39. Tag: Des Morgens mit abwechselnden Winden und Windstille arbeiteten wir weiter. Um halb ein Uhr mittags kam der Lotse an Bord, und um 1 Uhr kamen wir auf der Reede von Portauprince zu Anker. Ich ging mit dem Capitain an Land. Wir trafen die ganze Kaufmannschaft und eine Menge Volks von allen möglichen Farben am Ufer, uns erwar-

tend. Wir wurden umringt, besehen und befragt. Ich hatte Mühe loszukommen und mich nach R.W. Meade<sup>65</sup> zu erkundigen, für den ich ein Empfehlungsschreiben hatte. Er war auch unter der Menge, und nun ward ich von diesem, dem Interpret<sup>66</sup> und von zwei mit Lumpen behängten schwarzen Soldaten erst zum Kommandant de la Place<sup>67</sup>, dann zum Commandant de l'arrondissement<sup>68</sup> Paul l'Ouverture, (ein Schwarzer, Bruder von Toussaint l'Ouverture) und zuletzt zum Ordonateur general<sup>69</sup> geführt. Und fast der ganze Schwarm von Leuten folgte immer hinterdrein. Bei jedem der drei obigen musste ich meine Ankunft, den Bestand der Ladung und die letzten politischen Neuigkeiten melden. – 6 Meilen.

Fortsetzung aus einem Brief an den Freund N. Worin aus Amsterdam, Adresse Rob. Gilmer Co., Baltimore, geschrieben in Port-au-Prince im August 1799

Ich wünsche Ihnen eine so glückliche Reise wie ich sie gehabt habe: Unser Schiff hatte von der Elbe bis hier 1263 Meilen zurückgelegt und zwar in 38 Tagen. Das ist ein seltenes Beispiel.

Hier finde ich es aber gar nicht, wie ich es erwartet habe. Man ist weder seines Eigentums noch seines Lebens sicher, und die Kaufleute sind Erzgauner! Gerechtigkeit ist hier nicht zu Hause, die Justiz ist allein in den Händen des Negers Toussaint l'Ouverture, General en Chef<sup>70</sup> der Truppen auf S. Domingo, jetzt auf dem Mole S. Nicolas. Man schikaniert hier schändlich. Bei wem soll ich klagen? Ich muss mir manches gefallen lassen und will Gott danken, wenn ich so glücklich bin, das Kapital meiner Expedition zu retten.

Das ganze Land ist im Aufstande. Rigaud, der General der Rebellen, Mulatten, besitzt den fruchtbarsten Teil der südlichen Erdzunge bis Petit Goave.<sup>71</sup> Außerdem sind die Berge mit Mulatten bedeckt. Dieses Volk beweiset eine ausgezeichnete Grausamkeit gegen alles, was weiß ist und dieses für Franzosen hält. Täglich hat man Nachrichten von Schlachten, Scharmützeln und Greueltaten. Täglich werden Nationaltruppen eingeschifft oder ausgeschifft, Gefangene, Blessierte und Kriegsmunition durchgeführt und fast täglich müssen sich die Nationaltruppen auf dem sogenannten Marsfelde versammeln, um Sicherheitsmaßnahmen, und zwar oft sehr unzweckmäßige, vorzunehmen.

In allen Orten unterm Kommando von Toussaint halten sich Mulatten auf. Die in Mole St. Nicolas haben sich für Rigaud erklärt, und Toussaint ist deshalb mit einigen Truppen hinmarschiert, um die Ruhe wieder herzustellen. In St. Marc haben die Mulatten einige wichtige Gefangene befreien wollen, man ist ihnen aber zuvorgekommen und hat sie alle arretiert.

3. August: Seit gestern sind wir hier in großer Besorgnis. Die Mulatten haben zwei Stunden von hier in den Plantagen alle Weißen ermordet, worunter unter anderen einer, der grade über meiner Wohnung wohnt, und ein anderer, der ein junger Mensch von 18 Jahren ist, den ich mehrmals bei meinen Korrespondenten gesprochen habe. Gleich nach Empfang der Nachricht musste die Nationalgarde sich auf dem Marsfeld versammeln, und zur Sicherheit wurden die darunter befindlichen Gemeinen der Mulatten entwaffnet, aber nicht gefangen genommen. Dies sonderbare Verfahren schien mir gefährlicher, als wenn ihnen die Waffen gelassen worden wären.





hin, Ihnen meine Verlegenheit zu schildern. Dieses sei Ihnen Beweis, wie sehr ich Ihren Rat schätze.

Meine Expedition scheint mir bloß ein Spiel des Zufalls. Meine erste Bestimmung war Havanna. Das spanische Dekret war die Ursache der Abänderung nach dieser Insel. Mein Wille war, auf dem Cap Français einzulaufen. Dicht vorzu wurden wir durch einen englischen Kutter angehalten, der nicht erlauben wollte, unsre Destination, die Portau prince war, zu ändern. Auf dem Cap hätten wir noch schlechteren Markt wie hier getroffen. Beim Einsegeln in die Bay warnte uns eine bewaffnete französische Golette<sup>73</sup> vor Rigaudschen Banden zwischen Gonave und S. Marc. Ich wollte zur Sicherheit auf dem Mole S. Nicolas einlaufen. Wir waren aber schon zu weit entfernt, Strom und Wind waren entgegen, es war nicht möglich. Wir schlüpfen durch die enge Passage zwischen Gonave und S. Marc durch und bei unsrer hiesigen Ankunft erfuhren wir, dass Mole S. Nicolas seit 3 Tagen auf die Rigaudsche Seite getreten sei. Was hätte aus uns werden können!

Sechs Wochen früher hätte ich meine Ladung 20 pC<sup>74</sup> teurer verkaufen und die Retouren 25 pC wohlfeiler einkaufen können, 14 Tage später hätte die Rückladung vielleicht nur aus der Hälfte von dem bestanden, woraus sie nun bestehen wird.

Im Mai galten Plattes<sup>75</sup> ..... 15-16 ~~18~~<sup>76</sup>, Kaffee 18.19

Ich habe verkauft und gekauft ... zu 11 & 12 ... und ..... 25

heute würde ich Mühe haben .... zu 8 & 9..... und ..... 30/

zu reussieren.<sup>77</sup>

Vom 1. August ist die freie Schiffahrt für die Amerikaner auf Cap Français und Portau prince eröffnet. Seit diesem Tage strömen die Amerikaner scharenweise her. Sie werden aber alle erbärmliche Geschäfte machen. 14 Tage vor meiner Ankunft hatte man hier seit 4 Wochen Brotmangel. Da kam eine Partie Mehl an, die zu 40 Sp ~~8~~<sup>78</sup> verkauft wurde. Alle Amerikaner bringen Mehl, und es ist jetzt keins mehr zu 16 Sp ~~8~~ zu verkaufen, man bietet 12. So ist der Handel hier beschaffen, es ist gar keine vernünftige Spekulation zu machen, man hängt bloß vom Ungefähr ab. Der Handel mit Jamaica wird wahrscheinlich auf demselben Fuß frei kommen wie der mit Amerika. Zu welcher entsetzlichen Höhe müssen dann die Kaffee- und Zuckerpreise in Deutschland steigen, wenn der größte Teil erst durch die 3. und 4. Hand kommen kann.

Wenn ich glücklich wieder nach Hamburg komme, so stehe ich mich am besten bei der ganzen Geschichte. R.W. Meade, an welchen ich mich adressiert habe, teilt seine Provision mit mir. Dieses bringt meinen Gewinn auf 30 bis 35 000 ~~18~~<sup>79</sup> Kaffee. Ich denke in 8 bis 12 Tagen mit Laden fertig zu sein, und mache ich dann nur eine mittelmäßig schnelle Reise, so hoffe ich der Assekuranz<sup>80</sup> zuvorzukommen. Dann bleibt noch ein hübscher Gewinn übrig. Wird die Assekuranz aber nicht erspart, fressen die Assekuradeurs<sup>81</sup> allen Vorteil.

Es ist schon spät. Patrouillen zu Pferde und zu Fuß strömen noch immer durch die Gassen. Das unaufhaltsame Rufen »qui vie«<sup>82</sup> hat mich oft in meinem Konzept gestört. Morgen ein Mehreres.

5. August: Einige Mulatten, welche sich in die Stadt haben schleichen wollen, haben den ganzen Spektakel verursacht. Man hat einen Hauptanführer der Rebellen gefangen, welcher heute erschossen werden soll. Es ist ein Elend, da Eile mir so wichtig ist, kann ich keine Arbeiter bekommen. Ein jeder ist Soldat. Greise und Kinder machen den Dienst, welcher beschwerlich ist, dass mancher 5 und 6 Nächte hinter einander auf der Wache sein

muss. Der hiesige Einwohner ist wahrhaftig beklagenswürdig,  $\frac{2}{3}$  seiner Zeit muss er dem Soldatendienst widmen und dann läuft er noch oft Gefahr, mit seiner Compagnie nach anderen Orten versetzt zu werden.

Bei der Nationalgarde sind die Weißen nur Gemeine. Die Offizierstellen sind alle mit Schwarzen besetzt. Die Neger stehen dem Range nach hier obenan, untenan der Weiße. Erstere sind seit ihrer Freiheit die unausstehlichsten Geschöpfe der Welt. Ihr Charakter ist stolz, zänkisch, widerspenstig und im höchsten Grade träge. Das Land ist verloren, wenn keine Sklavenhände die zerstörten Plantagen wieder aufrichten. San Domingo lieferte sonst 100 Millionen Pfund Kaffee, jetzt kaum 20.

Toussaint ist hier sehr geachtet. Jeder bewundert ihn, jeder gehorcht ihm. Als Sklave war er Cabronettier<sup>83</sup> eines Zuckerrohrkarrens. Wie die Engländer auf die Insel kamen, flüchtete er mit seinem Herrn. Im spanischen Teil wurde er Soldat und focht gegen die Engländer, er avancierte. Wie Spanien seinen Teil der Insel den Franzosen überließ, kam er in französischen Dienste. Er ward General und zuletzt General en Chef.

Rigaud war vorher auch General, und die Insel soll ihm vieles zu verdanken haben. Ein französischer Envoyé<sup>84</sup> Hidonville ernannte ihn zum General en chef. Das Direktorium in Paris genehmigte diese Ernennung nicht und gab Toussaint die Stelle. Der beleidigte Ehrgeiz des Ersteren wollte Genugthuung. Er fachte eine Rebellion an und fand Anhang. Dies die Ursache des unglücklichen Krieges.

Im Punkt der Liebe lebt man hier wie das liebe Vieh. Die Vornehmen halten sich Mätresen, die weniger Vornehmen laufen zu den Mulattenmädchen. Von Eifersucht weiß kein Mensch hier etwas. Ein jeder lebt, wie es ihm beliebt. Die mögliche Existenz eines gegenseitig treuen Paares würde man hier für einen Tollhausgedanken halten. Es schämt sich kein Mensch, einem Mädchen in öffentlicher Gesellschaft nicht allein die größten Zoten zu sagen, sondern auch vorzunehmen. Das so genannte schöne Geschlecht nimmt das gerne an und erwidert es mit derselben Energie. Schöne Weiber sind hier gar nicht. Sie haben alle Totenfarbe, bleiche Lippen, nichts wie Haut und Knochen. Die Mulattinnen gefallen mir noch am besten. Doch würde eine Zeichnung von ihnen nur als Schattenriss, nicht als Gemälde gefallen.

Ich habe vergessen, Ihnen eine Schilderung von Toussaint zu machen. Er soll von sehr kleiner und unangenehmer Bildung sein, dabei so schwarz wie pique as.<sup>85</sup> Er lebt völlig wie ein Creole<sup>86</sup>, das heißt, er isst nur wenn ihn hungert und trinkt nur wenn ihn dürstet. Seine Bedürfnisse sind sehr wenig. Er ist vom ausgezeichneten Mute und trotz allen Gefahren. Er ist von rastloser Tätigkeit. Er spricht sehr wenig und gewöhnlich kreolisch, französisch nur mit vieler Mühe. Er hat einen ausgezeichneten Scharfblick, indem er den Zusammenhang einer Sache gleich so erkennt, wie er ist, doch ist er dabei sehr misstrauisch und sieht alles erst von der schlechtesten Seite an. Seinen vorigen Herrn hat er während der hiesigen Unruhen nach Philadelphia gesandt, wo er ihm einen sehr reichlichen Unterhalt gibt. Wie neugierig bin ich, den Mann zu sehen!

Die Linientruppen, ja die sind gar nicht zu beschreiben. Nehmen Sie Karikaturen von Hogard<sup>87</sup>, ziehen Sie sie nackt aus und malen Sie sie schwarz an, einem hängen Sie einen Lumpen über, welcher vielleicht vor der Entdeckung von Amerika als ein zerrissenes Hemd weggeworfen ist; einem anderen binden Sie einen kleinen Lappen um die Hüften, der aber nicht groß genug ist, um alles zu bedecken, was bedeckt sein sollte. Hier lassen Sie zweien ein Fragment eines Überrockes anziehen und trennen Sie dann dies Wesen durch einen

Schnitt von oben nach unten. Da einer mit einem Hute ohne Rand und Boden oder dem Rest einer wollenen Mütze oder ein zerlumptes Tuch oder eine halbe Calabacheschale<sup>88</sup> oder auch gar nichts auf dem Kopfe. Mit der genauen Beschreibung eines einzigen könnte man ein Buch füllen, und in der ganzen Armee sehen nicht zwei in ihrer Uniform einander gleich.

Die Kavallerie ist der Infanterie völlig wert. Setzen Sie eine beliebige Figur nach obiger Angabe auf einen halb verhungerten Maulesel oder auf ein ganz kleines, kleines Pferd, dem die Züge des Jammers zwischen die Rippen seines verdorrten Leichnams eingegraben sind, so haben Sie einen Dragon der troupes de ligne<sup>89</sup> da San Domingo. Dieses Volk ficht gegen seinesgleichen, sonst würden vielleicht 20 auf einen Mann europäischer Truppen gehen.

6. August: Man ist hier in Ansehung der kritischen Umstände sehr geheimnisvoll. Die wahre Ursache der Unruhen von vorgestern hätte sehr schlimme Folgen haben können. Man hat ein Komplott der Mulatten entdeckt, die Stadt an 3 Seiten in Brand zu stecken. Während der Rettungsanstalten hätten sie sich dann der wichtigsten Pässe bemächtigen wollen. Ein Mandat befiehlt heute jedem Einwohner, einen Kummer mit Wasser vor sein Haus zu stellen.

Die im hiesigen Gefängnis befindlichen Mulatten haben sich heute befreien wollen, ihre Anzahl ist circa 600. Es ist zum Handgemenge mit ihnen gekommen, mehrere sind getötet.

Es kommen täglich 3, 4, 5 und mehr amerikanische Fahrzeuge an. Ich fürchte, es müssen viele leer zurückkehren, wenn die Connection mit der Partie de Sud. nicht wieder offen kommt. Zwei amerikanische Schiffe, 1 Schoner und 1 Sloop<sup>90</sup>, sind von Rigaudschen Barken genommen und nach Petit Goave gebracht. Man bedauert ihr trauriges Schicksal. Ein amerikanischer Capitain, dessen Schiff stark bewaffnet ist, hat mir versprochen, uns unter seinen Convoy bis aus der Bay zu nehmen. Da wir nicht eine Kanone haben, so würden wir wahrhaftig sonst große Gefahr laufen, von den Rigaudschen Ungeheuern gefressen zu werden. Rigaud ist in Les Cayes, er soll in einem Duell mit einem seiner Offiziere einen Arm verloren haben.

11. August: Da dieser Brief einmal zum Tagebuch ausgedehnt ist, so will ich ihn nicht eher als den Tag meiner Abreise schließen, welcher wahrscheinlich der 14. oder 15. sein wird.

Die gefangenen Mulatten werden nun auf ein altes abgetakeltes Schiff gesetzt, welches außer der Reede aufs Freie liegt. Was man da mit ihnen vorzunehmen denkt, kann ich nicht erfahren. Es heißt, dass man sie dort zur größeren Sicherheit bewahren will, indem es zu gefährlich ist, die Unruhestifter in der Stadt zu behalten. Man wird sie doch nicht in den Grund senden wollen?

Ich habe hier niemand gefunden, der nicht höchst unzufrieden mit der Republik, mit der Freiheit und der Gleichheit wäre. Ein jeder klagt, dass er das Seinige während der Revolution verloren habe. Ich kenne eine Menge Leute, welche die reichsten Plantagen besaßen, die nun entweder verheert oder, weil der Eigentümer das Land während der Zeit der Engländer verließ, von der Republik sequestriert<sup>91</sup> sind. Solche Leute führen jetzt ein kümmerliches Leben. Mancher wird durch die Großmut seines vormaligen Sklaven ernährt, der seinen kargen Tagelohn mit ihm teilt. Das ist edel!

12. August: Gestern erschien ein Arrêté<sup>92</sup>, worüber die Amerikaner sehr aufgebracht sind: Vom 1. August, dem Tag der Eröffnung des amerikanischen Handels, sollen nun alle Waren, ausgenommen Mehl und Saleison<sup>93</sup>, 12½ pC Zoll geben. Vorher war jedes Schiff, welches Lebensmittel bei trockenen Waren brachte, vom Zoll befreit. Seit meiner Ankunft sollt jedes Schiff wenigstens die Hälfte Lebensmittel bringen, um zollfrei zu sein, und nun sollen selbst Lebensmittel, die vorstehenden ausgenommen, Zoll bezahlen! Kann bei einer solchen unklugen Wirtschaft wohl die hiesige Handlung bestehen?

Lieber Worin, ich muss abbrechen, ich habe rasend zu tun, der ich denke, schon morgen abzugehen. Leben Sie recht wohl und denken Sie zuweilen an Ihren Averdick.

Während meines Aufenthalts zu Portrépublicain<sup>94</sup> wurden drei unsrer Matrosen krank. Einer war bald wiederhergestellt, ein anderer aber ward so schlimm, dass ich ihn ans Land bringen lassen musste.

Am Montag, wie der Capitain ans Land kam, sagte er mir mit einem äußerst traurigen Gesichte, dass ihm soeben ganz schlimm zumute geworden sei. Den Ton und die Miene, womit er mir dieses sagte, werde ich nie vergessen, denn er hielt schon seinen Tod für gewiss. Ich erinnerte mich, was er schon oft auf der Ausreise sagte: »Habe ich das Unglück, krank zu werden, so sterbe ich auch sehr gewiss. Damit ich mir selbst nichts vorzuwerfen habe, will ich mich so schonen, wie es nur in der Welt möglich ist.« Und er hat Wort gehalten, denn wahrlich, er übertrieb die Sorge für seine Gesundheit selbst so weit, dass er sich fast lächerlich machte. Ich hielt seine Unpässlichkeit mehr für eine Wirkung seiner Einbildungskraft als für Wahrheit und sprach ihm nach Möglichkeit Mut ein. Er fand auch wirklich Trost in der Hoffnung, dass ihn die Seeluft kurieren würde, und unser Wille war, schon den folgenden Abend zu segeln.

Der Capitain ging an Bord zurück, und ich sandte ihm einen Arzt nach, der ihn gegen Abend zur Ader ließ.

13. August: Den folgenden Tag war es etwas schlimmer mit dem Capitain, indessen hoffte ich, dass seine Unpässlichkeit in freier Seeluft sich bald legen würde. Den kranken Matrosen ließ ich an Bord bringen. Und ich hatte heute, als den letzten Tag, vollauf mit meiner Expedition zu tun.

Ein amerikanischer Capitain, Ewston, mit dem wir bekannt geworden waren, war so gütig, uns für heute und morgen 6 Matrosen zur Hilfe zu geben, welche uns sowohl beim Laden, das noch den letzten Tag geschah, als beim Instande setzen des Schiffs sehr viel wert waren. Wir bekommen morgen beim Hinausholen noch mehr Hilfe.

Das Gouvernement hatte unsern Bielbrief<sup>95</sup>, Reederbrief und Musterrolle<sup>96</sup> zum Depot bei unsrer Ankunft behalten. Am Mittag erhielt ich meine Abfertigungspapiere, und ich fand bald, dass die Musterrolle daran fehlte. Dieses Papier, ein Dokument von der ersten Wichtigkeit, ohne welches wir gar nicht in See erscheinen dürfen, war nirgends aufzufinden. Ich lief vergebens von einem Bureau und von einem Departement zum anderen. Jeder Beamte wälzte die Schuld von sich, und ich irrte so in der äußersten Verlegenheit bis abends 10 Uhr in der Stadt umher. Der unglückliche Zufall ward bald bekannt, und jeder gab sich Mühe, mir zu helfen, bis endlich dem Interpret es gelang, das fatale Papier bei einem Unterbeamten, der es als unbedeutend angesehen, aufzutreiben. Gegen elf Uhr erhielt ich den gänzlichen Abschluss nebst allen Papieren von meinem Korrespondenten, und nun wandte ich die Nacht dazu an, sämtliche Papiere zu remidieren.<sup>97</sup> Bis gegen drei Uhr hielt ich es aus,





Abb. 5 Von Georg Friedrich Averdick angeführte Ortsbezeichnungen in der Karibik.



5990

Silver

Bank

Navidad

Bank

8742

9220 Milwaukee-Tiefe

Porto Rico

PUERTO RICO



OCEANO ATLANTICO

5505

Kilometer

0 50 100 150 200 250

aber da überwältigte mich die Müdigkeit so sehr, dass ich fast vom Stuhl fiel. Ich legte mich in's Bett, und konnte doch nicht schlafen. Mein Blut war entsetzlich in Wallung; meine Papiere noch nicht nachgesehen und meine Abreise so nahe.

14. August, 1. Tag: Nach einer Stunde stand ich wieder auf und ging in der heiteren mond hellen Nacht so lange auf dem Balkon spazieren, bis der Tag anbrach. Wie es nur so helle war, dass ich draußen eben lesen konnte, so nahm ich auf dem Balkon meine Papiere wieder vor. Die Mühe war nicht umsonst, denn ich entdeckte noch glücklicherweise einen wichtigen Fehler, der uns vielleicht beim Aufbringen in große Gefahr hätte bringen können. Die Zollscheine nämlich stimmten nicht mit den übrigen Dokumenten, weil sie nur über das verzollte Quantum ausgefertigt waren, welches nach westindischer Sitte (wo man nicht sehr gewissenhaft ist) von weit Wenigerm war, als was die Ladung wirklich enthielt.

Obgleich ich schon in einer Stunde die Insel verlassen sollte, so wollte ich doch, es möchte kosten, was es wolle, meine Papiere gleichlautend haben. Ich setzte alles in Bewegung, und endlich überwunden wir, mein Korrespondent und ich, die Gewissenhaftigkeit der Zollbeamten mit 100 Spth<sup>98</sup>, welche nun das Dokument nach meinem Willen sogleich auszufertigen versprochen. Ich hatte nur noch 71 Spth in Kassa, welche ich meinem Korrespondenten zum Ersatz zurück gab mit dem Versprechen, die noch fehlenden 29 Spth bei meiner Wiederkunft (die wohl wahrscheinlich nicht statthaben wird) zu bezahlen.

Um mich vor der Gefahr der Rigaudschen Räuberbanden zu schützen, hatte ich einige Tage zuvor den amerikanischen Capitain Kingston, der auch segelfertig war, gegen ein Geschenk von 100 Spth bewegt, uns, die wir keine Kanonen hatten, gegen jene Ungeheuer in Schutz zu nehmen. Jetzt hörte ich seine Kanonen, er hatte ihrer zehn, donnern; das Zeichen, dass mein Schiff Anker lichten und hinausholen sollte. Mein Schiff segelte, ich war noch am Lande, und das verdammte Dokument war noch nicht da!

Voll besorgender Unruhe ging ich ans Ufer. Es war ein äußerst interessanter Augenblick für mich. Ich war von einer Menge meiner neuen Bekanntschaft umgeben, wovon mehrere mich lieb gewonnen hatten. Ganz sonderbare und widersprechende Empfindungen überströmten mich. Ich war im höchsten Grade verlegen, und kaum dass es mir einfiel, einen amerikanischen Capitain um die Gefälligkeit zu bitten, mir seine Schaluppe zum Nachrudern zu leihen, welche er mir gerne und mit einem Mann gab.

Noch währte es eine Viertelstunde, endlich kam ein Commis<sup>99</sup> mit dem Papiere, hoch in der Hand haltend, angerannt. Ich riss es ihm fort, sah es schnell durch, drückte meinem Korrespondenten die Hand, schwang meinen Hut und sprang in das Fahrzeug.

In einer Stunde, es war halb zehn, hatten wir die Schiffe eingeholt, welche ungefähr eine halbe Meile von der Stadt in den Wind gelegt hatten und auf mich warteten. Noch ein drittes Schiff, Capitain Miller, auch nach Hamburg bestimmt, hatte sich zu uns gesellt, und nun ging es fort.

Mein erstes Geschäft war, wie ich an Bord kam, alle Briefe, welche man mir mitgegeben hatte, zu öffnen und zu lesen. Einen davon, der mir hätte nachtheilig werden können, zerriss ich und warf ihn in See. Der Capitain war auf und kam auch noch auf's Deck. Sein Blut war aber schrecklich in Wallung, seine Kräfte fast erschöpft und sein Gemütszustand ganz entsetzlich niedergeschlagen. Ich besorge das Schlimmste um den braven, braven Mann!

15. August, 2. Tag: Wir sind diese Nacht die enge Passage zwischen Gonave und St. Marc passiert. Das Volk auf der Wache hat um Mitternacht ein heftiges Musketenfeuer am Lande gesehen. Es muss eine Schlacht geliefert sein, denn sie haben deutlich das Feuer zweier Teile gegeneinander unterscheiden können, es hat fast anderthalb Stunden angehalten.

Schwester Caroline, zu Deinem Geburtstag wünsche ich Dir Glück. Zu Hause ist man am heutigen Tage wohl froher wie ich hier an Bord, denn mit der Krankheit unsres Capitains ist es noch schlimmer geworden, er kommt nicht mehr aus der Kojen. Ich fürchte eine unglückliche Reise, ich bin aber gefasst auf alles, was kommen kann!

Ein Matrose wird besser. Heute beschäftigte ich mich, meine Rechnungen auseinanderzusetzen, Verlauffrechnungen und Fakturen<sup>100</sup> aufzumachen, womit ich schon gegen Abend fertig wurde. Halb sechs Uhr ging ich auf's Deck, es war heiteres Wetter und Windstille. Wir befanden uns eine halbe Meile vom Lande zwischen der Plateforme<sup>101</sup> und Cap Foux gegenüber. Wir entdeckten unterm Walle vier Fahrzeuge liegen, wovon eins sich absonderte und längs der Küste segelte. Nicht lange, so kehrte es wieder zurück und nun kam es gerade auf uns zu, teils segelnd, teils rudern. Uns kam das Manöver sehr verdächtig vor, und auf Befehl von Capitain Kingston, unserm Konvoyenz<sup>102</sup>, wendeten wir vom Lande ab und hielten uns dicht an ihn. Auf Kingstons Schiff ward alles zum Gefecht bereit gemacht.

Während der Zeit hatte das Fahrzeug, welches eine Golette war, schon ziemlich sich genähert. Durch das Fernglas zählte ich zwischen 30 und 40 Mann Besatzung darauf. Ehe ich es erwartete, ließ Capitain Kingston eine Kanone lösen, deren Kugel über das Meer hintanzte und beinahe die Golette erreichte. Sie hielt eine Weile ein mit Rudern, doch bald schien es uns, als wenn sie mit doppelter Anstrengung auf uns zu eilte. Eine zweite von Kingston's Kanonen donnerte, und die Kugel kam noch näher. Nun schoss sie aber auch auf uns, und das vielleicht aus einem Achtzehnpfünder. Die Kugel fiel so nahe hinter unsrem Schiffe nieder, dass fast das Wasser auf's Deck spritzte.

Capitain Miller, der sich bei der Abreise zu uns gesellt hatte und mit vier Kanonen bewaffnet war, ließ schnell auch eine abbrennen, und ich glaube wohl, dass dieses der Golette Respekt für uns einflößte. Sie konnte ja auch nicht wissen, wie stark wir noch bewaffnet sein könnten. Genug, sie fand sich bewogen, dem Lande wieder zuzusegeln. Es bedarf keines Zweifels, dass dieses nicht Rigaudsche Barken waren, welche an dieser Küste einen Schlupfwinkel haben. Vor ein paar Tagen sind auch in dieser Gegend zwei amerikanische Schiffe genommen worden, deren Schicksal sicher sehr traurig ausgefallen ist. Was hätte aus uns werden können, wären wir ohne Beschützung ausgesegelt! Die 100 Sph für den Convoi reuen mich wahrhaftig nicht!

16. August, 3. Tag: Wir sind nun aus der Bucht heraus und auf offener See. Wir sind zu sehr mit den Kranken beschäftigt und können deshalb nicht so scharf segeln. Die beiden Schiffer Kingston und Miller verließen uns nun diesen Morgen, sie segelten voraus.

Einer der kranken Matrosen ist indessen fast wiederhergestellt, und mit dem anderen scheint es sich auch bessern zu wollen. Aber der gute Capitain wird bald ausgelitten haben.

Gegen Abend passierten wir die westliche Küste Heneaga. Lat. 19.28.

17. August, 4. Tag: Eine schreckliche Nacht habe ich durchlebt! Anfangs war der Capitain ziemlich ruhig, aber bald verlor er alle Besinnung, er phantasierte schrecklich und war nur mit Mühe in der Kojen zu halten. Ich ließ alle halbe Stunde seinen Wächter ablösen. Das

Phantasieren ließ nach, das Bewusstsein kehrte aber nicht zurück. Die Todesstunde nahte und kündigte sich durch schreckliches Röcheln und Heben der Brust an. Noch währte es eine ganze Stunde; da brachen die Augen, ich drückte sie zu – Gott hat eine gute Seele zu sich genommen. Es war fünf Uhr des Morgens, Breite 21.14, Länge 303.8.

Die Nachricht verbreitete allgemeine Trauer unter dem Schiffsvolk, viele weinten. Gegen acht Uhr ward der Entseelte auf's Verdeck gebracht. Er war schon ganz entstellt und voller Flecken. Nachmittags ward er in sein eignes Hängebette eingenäht.

Gegen Abend passierten wir die westliche Küste von Mayaguana<sup>103</sup> in der Entfernung von einer Meile. Dieses ist die letzte der Lucayeschen Inseln.<sup>104</sup> Von Portrépublicain bis hier sind zu rechnen: Lat. 22.5, – 64 Meilen.

18. August, 5. Tag: Der Leichengeruch war schon so stark geworden, dass wir eilen mussten, den Körper zu senken, welches diesen Morgen halb neun geschah. In der Kajüte war es vor Totengeruch nicht auszuhalten. Ich machte mein Bett platt auf der Erde und legte mich in den Zugwind, indem alle Fenster und Türen geöffnet waren. Gestern und heute haben wir ohne Unterlass mit geteertem Tauwerk geräuchert und Essig gesprengt, aber es hilft so viel wie nichts. Zwei andre Matrosen sind heute krank geworden, und die beiden ersten sind noch nicht mal recht wieder auf den Beinen. Wir sind eigentlich nur sehr schwach jetzt mit der Mannschaft bestellt.

Heute Morgen passierten wir den Tropicus cancri. Von gestern Abend bei Mayaguana bis heute Mittag: Lat. 21.12, Long. 303.43, – 24½ Meilen.

19. August, 6. Tag: Es scheint, bei Gott, als wenn die Krankheit ansteckend ist: Heute legte sich der Kajütwärter. Lat. 25.49, Long. 304.19, – 26 Meilen.

20. August, 7. Tag: Der Kochsmaat ward krank, der Bootsmann klagt auch. Was will aus uns werden, wenn das so fort geht? Ich halt die Krankheit für ein Faulfieber<sup>105</sup>, oder ist es das Gelbe Fieber?<sup>106</sup> Gott weiß es! Lat. 27.14, Long. 305.17, – 25 Meilen.

21. August, 8. Tag: Dem Zimmermann ist auch nicht wohl. – Womit soll ich helfen? – Worüber die Leute klagen, find ich meistens in meinen Büchern nicht, und die Arznei, welche mir die Bücher anweisen, kenn' ich nicht, hab' ich nicht. – Ich lasse sie Cremortartari<sup>107</sup> nehmen und so viel Limonade wie möglich. – Gebe Gott, dass ich das rechte Mittel getroffen habe!

Der schwachen Mannschaft halber können wir nur sehr wenig Segel machen, dazu konträrer ONO. Der Geruch in der Kajüte verliert sich noch gar nicht, obgleich noch fortwährend geräuchert und gesprengt wird. Ich werde noch sehr lange mein Bett auf der Erde legen und im Zugwinde schlafen müssen. Lat. 28.17, Long. 305.33, – 16½ Meilen.

22. August, 9. Tag: Das Ächzen des Kochsmaats weckte mich heut Morgen früh aus dem Schlaf. Noch drei Stunden fast rang er mit dem Tode, halb neun verschied er. Um neun ward er über Bord gesetzt. Ein Matrose liegt sehr schlecht. Der Bootsmann ist wiederhergestellt, dagegen klagt aber der Untersteuermann. Der Wind ist noch konträr NO. Lat. 28.54, Long. 305.17, – 10 Meilen.



23. August, 10. Tag: Unsre Lage ist schrecklich! – Was wird noch unser Los sein? – Ein Blick auf unser Schiff muss Entsetzen erregen. Hilflos und ohne die geringste Bequemlichkeit liegen die Kranken umher und hauchen Pestluft von sich. Wer noch gesund ist, scheut sich, ihnen die nötigen Bedürfnisse zu reichen, aus Furcht, angesteckt zu werden. Fast vergehen die Unglücklichen in ihrem eigenen Unrat. Ein Matrose liegt da auf dem bloßen Deck, halb nackt, voller Beulen, Geschwüre und Ausschlag, worin die Moskitos nisten, und so mit dem Tode ringend! Es wird ihm sehr schwer, zu sterben. Auf dem Schiffe ist es ganz stille, nur sein Röcheln tönt den ganzen Tag. Halb vier nachmittags hatte er endlich ausgelitten.

Kaum ist einer tot, so legt sich auch schon wieder ein anderer. Der Obersteuermann ist auf einmal so stark von der Krankheit befallen, dass uns allen angst wird. Ich setze nur in ihn allein Vertrauen in Ansehung der Leitung des Schiffs. Das Volk verliert allen Mut und die wenig Gesunden schleichen trostlos umher. Wie sie halb sieben den Toten senkten, fragten sie einer den andren: »Wer von uns wird nun folgen?« Das war mir ein Stich ins Herz!

Man brachte mir den Vorschlag, einen Nothafen in Nordamerika zu suchen, welches ich aber sogleich gradezu abschlug. Es würde uns auch zu nichts helfen, denn in Amerika müssten wir sechs Wochen Quarantaine liegen, und da ist es ja noch ebenso gut, auf der See als im Hafen zu sterben. Selbst ist es zu bezweifeln, ob ein so ganz fremdes Schiff angenommen wird.

Immer NO-Wind. Lat. 29.56, Long. 304.33, – 17½ Meilen.

24. August, 11. Tag: Ich, der Koch und zwei Matrosen sind die einzigen auf dem Schiffe, die sich ganz gesund befinden. – Wer weiß, wie bald die Reihe uns trifft? Wer weiß, ob wir um acht Tage noch leben? – Guten Mut, unserm Schicksal entlaufen wir doch nicht.

Das Volk sucht Trost in geistlichen Büchern, und ich konnte mich nicht enthalten zu lachen, wie ich den Mann am Rohr<sup>108</sup> emsig lesen sah in einem Buche, betitelt »Die unüberwindliche Felsenburg gegen die Anfechtungen des Satans« oder »Kreuz- und Trost**büchlein** in Angst und Not, verfasst von Olearius, Schulmeister und Oberküster zu Wernigerode, 1705« (es war in quarto<sup>109</sup> und wenigstens 4 Alphabet<sup>110</sup> stark).

Noch immer NO, dazu die kleinen Segel. Wir kommen nicht vom Fleck. Lat. 30.29, Long. 304.26, – 8¼ Meilen.

25. August, 12. Tag: Der Untersteuermann und der Zimmermann sind wiederhergestellt, aber für den Obersteuermann bin ich sehr besorgt. Die Leitung des Schiffs liegt jetzt allein dem Untersteuermann ob. Das ist freilich ein herzensguter junger Mann, ihm fehlt aber die Erfahrung, er ist erst 21 Jahr. Ich lege mich nun mächtig auf die Steuermannskunst. Wir beratschlagen immer miteinander, und ich sehe und rechne alles selbst nach.

Ich hatte heute Morgen höllische Leibschmerzen und Durchfall, und ich muss gestehn, mir ward verteufelt Angst vor der nassen Reise über die Fockschoot.<sup>111</sup> Indessen ließ ich mir nichts merken. Gegen Mittag ward es besser. Zur Kur nahm ich ein gutes Frühstück und ein tüchtig Glas Brandwein ein.

Endlich zeigt sich die Westpassat<sup>112</sup> mit einem flauen SW-Winde. Lat. 31.4½, Long. 304.57, – 12 Meilen.

26. August, 13. Tag: Der Bootsmann ward diese Nacht auf's Neue krank. Er hatte ein starkes Fieber und ist mit einem Mal sehr matt geworden. Der Steuermann ist sehr schlecht. Lat. 31.46, Long. 305.47, – 15¼ Meilen.



27. August, 14. Tag: Der Steuermann ist noch schlechter und fast ohne Hoffnung. Der Bootsmann wie gestern entsetzlich matt. Der Zimmermann liegt nun auch wieder krank. Jetzt sind nur 5 Mann auf Deck, in einer Wache 3, in der anderen 2; auf der Ausreise waren es 6 und 6. Ich muss tüchtig mit anfangen.

Diesen Mittag 20 Meilen nordwestlich von Bermuda.<sup>113</sup> Das bermudische Wetter stellt sich ein: Donnerwetter, Regen, stürmische Luft. Lat. 32.35, Long. 307.5, – 22 Meilen.

28. August, 15. Tag: Die Kranken ohne Änderung. Der Koch klagt nun auch. Das Wetter dasselbe, sehr unbeständiger Wind, schon wieder NO. Lat. 33.2, Long. 308.13, – 15¼ Meilen.

29. August, 16. Tag: Der Steuermann etwas besser, und ein Matrose auch. Der Zimmermann ohne Änderung, der Bootsmann aber sehr schlecht. Lat. 31.34, Long. 309.40, – 19 Meilen.

30. August, 17. Tag: Gänzliche Windstille. Zimmermann und Bootsmann noch immer gleichschlecht. Der Steuermann ist heute noch besser, er hält diese Nacht schon seine erste Wache. Ein Matrose ist auch beinahe wiederhergestellt. Lat. 32.22, Long. 307.48, – 3¼ Meilen.

31. August, 18. Tag: Der Bootsmann liegt ohne Bewusstsein und gänzlichen Verlust aller Kräfte. Wir geben alle Hoffnung auf.

Immer Windstille oder konträren Wind. Das ist teuflsmäßig verdrießlich. Lat. 32.33, Long. 310.12, – 10¼ Meilen.

1. September, 19. Tag: Da weht die Trauerflagge schon wieder, der gute Bootsmann ist also auch hin. Er starb morgens ¾ auf 6. Er war ein robuster, vollblütiger, außerordentlich tätiger Mann. ½ 9 ward er über Bord gesetzt.

Ein geschickter Arzt muss ich doch wohl nicht sein, ich halte mich beinahe selbst nur für einen Quacksalber. Und doch fehlt es mir hier nicht an Kundschaft, deren ich vielleicht mehr habe als mancher berühmte Doktor in Hamburg. Woran es liegt, dass so viele meiner Kunden sterben, weiß ich nicht. Ich lasse sie doch wahrhaftig genug laxieren, purgieren und vomieren.<sup>114</sup> Jetzt liegt mir noch der Zimmermann, an dem ich meine Kunst erschöpfen werde. Sollte mein Unglück wollen, dass der auch über die Fockshoot springt, so bin ich sicher meiner ganzen Kundschaft quitt. Es wird gewiss kein Mensch mehr krank werden wollen, um sich nur nicht meiner Kur auszusetzen!

Wir alle sind heute sehr aufgeräumt, obgleich wir doch viel von dem guten Bootsmann hielten. Die Ursache liegt wohl darin, dass wir nur einen Kranken an Bord haben. Es ist uns lange nicht so gut geworden. Windstille. Lat. 31.54, Long. 310.39, – 6 Meilen.

2. September, 20. Tag: Ostwind und Windstille. Ich bin neugierig, wie lange das noch so anhalten soll.

Der Zimmermann kann kein Glied mehr rühren, oft ohne Bewusstsein und hat seit drei Tagen phantasiert und nicht das Geringste genossen. Einer fragte ihn, wie es ihm ginge. Er antwortete: »Ik lieg' vor dat Pligtanker.« Das ist der letzte und schwerste Anker, welchen

man gebraucht. Geht der verloren, so ist gemeiniglich das Schiff auch verloren. Meine Kunst ist erschöpft.

Heute Nachmittag waren eine Menge Delphine um unser Schiff. Wir haben drei mit einem Wurfeisen (Elger) gefangen. Ein außerordentlich schöner Fisch. Er ist von der Größe eines Lachses und wohl 15 bis 20  $\text{℥}$  schwer. Oben grün, an den Seiten und unten goldgelb mit kleinen blauen Sternchen besät. Die Flossen und der Schwanz sind brennend blau. Im Wasser, wenn die Sonne scheint, spielt er in allen Farben. Wir haben jetzt morgens, mittags und abends Delphin zu essen, teils gekocht, teils gebraten, teils kalt mit Essig und Öl. Er schmeckt aber nicht sonderlich, das Fleisch ist entsetzlich hart und trocken. Lat. 33.13, Long. 311.3, – 7 Meilen.

3. September, 21. Tag: Heute gottlob einen frischen Westwind.

Um 1 Uhr starb der Zimmermann. Der gute Mann hat ungern daran wollen, er hat geschimpft und geflucht gegen Krankheit und Tod, bis die Zunge ihm ihren Dienst versagte. Um 2 Uhr ward er über Bord gesetzt. Jetzt bleiben netto zehn Mann an Bord, und alle gesund. Gott erhalte uns so! Jeder der Toten hinterlässt einen schrecklichen Geruch. Noch ist der Totengeruch von dem Capitain nicht aus der Kajüte verzogen. Wir sparen doch wahrhaftig kein Tauwerk zum Räuchern. Lat. 33.44, Long. 312.40, – 22¼ Meilen.

4. September, 22. Tag: Wir sind so froh, dass wir alle gesund sind. Das haben wir auf dieser Reise noch nicht gehabt. Lat. 34.33, Long. 315.4, – 32¼ Meilen.

5. September, 23. Tag: Veränderliches Wetter, veränderlicher Wind, und dabei gegessen, getrunken, geschlafen. Lat. 34.22, Long. 316.2, – 12 Meilen.

6. September, 24. Tag: Wieder einen großen Delphin gefangen, das macht das schöne, stille Wetter, welches in dieser Gegend ganz gegen alle Usanz<sup>115</sup> herrscht. Dieser Delphin muss ein rechter Vielfraß unter den Fischen gewesen sein. Er hatte im Magen 2 fliegende Fische und wenigstens 20 andere kleine Fische, wovon noch einige lebend waren. Lat. 35.38, Long. 317.9, – 22 Meilen.

7. September, 25. Tag: Wir haben heute unsre Leeseegel<sup>116</sup> wieder beigesetzt. Diese Segel braucht man selten in der Westpassat und in dieser Jahreszeit. Lat. 35.38, Long. 319.36, – 26 Meilen.

8. September, 26. Tag: Wieder NO-Wind, die Leeseegel sind deshalb schon wieder abgenommen. Heute Abend ½ 10 Uhr sahen wir eine Feuerkugel<sup>117</sup> im Nordwesten aufsteigen, langsam über den Horizont fliegen und im Osten wieder niederfallen. Sie glich einer großen Rakete, und ihr Flug dauerte über zwei Minuten. Lat. 35.14, Long. 321.37, – 25¼ Meilen.

9. September, 27. Tag: Noch konträren Wind und Windstille. Teufel, was war das für ein Wetter heut Nachmittag! Regengüsse, Wolkenbrüche und Sturm aus dem Osten. Ich legte mich schlafen, und wie ich aufwachte, war das Unwetter etwas gelinder. Wir öffneten die Kajütfenster wieder und setzten uns zum Abendessen. Huh, da kam etwas meinen Ohren vorbeisausen. Ich glaubte nicht anders, als dass eine See in die Fenster hereinstürzte, warf

einen Teller vom Tisch und flir, flir, flir, immer auf dem Boden rundum. Was war es denn? Ein großer fliegender Fisch, der, vielleicht vom Delphin gejagt, in die Kajüttenfenster herein geflogen kam. Der Delphin hätte nur nachfliegen sollen. Lat. 35.30, Long. 322.3, – 8 Meilen.

10. September, 28. Tag: Es weht noch stark, und das immer aus dem Osten. Wann werden wir wohl guten Wind bekommen?

Heut Nachmittag fingen wir mit einem Stück Speckschwarte auf einer großen Angel einen kleinen Haifisch. Wir hatten viele Mühe, um ihn auf's Deck zu bringen, ein Mann konnte ihn nur eben an der Linie halten. Wir nahmen ein Harpun mit einem starken Seil zur Hilfe, und auch diese fasste erst nach manchem vergeblichen Wurf in seine harte Haut, wovon sie immer wie von einem Stein absprang. Endlich kam er auf's Deck. Sein Leben war ebenso zähe wie seine Haut. Alle Eingeweide waren schon heraus, und noch biss er um sich, noch war er nur mit Mühe zu halten. Seine ganze Länge betrug sechs Fuß. Im Magen hatte er ein großes Stück Speck, zwei Seekatzen<sup>118</sup> und einige andere kleine Fische. Auf dem Rücken saß ihm ein Saugefisch.<sup>119</sup> Dieses kleine Tier setzten wir in einen Eimer mit salzigem Wasser, und es sog sich gleich so fest, dass, um es loszukriegen, man den Eimer ausgießen musste. Sobald dieser kleine Fisch auf dem Trocknen sitzt, löst er sich von selbst. Er ist ungefähr neun Zoll lang.

Da haben wir schon wieder einen allerliebsten kleinen Delphin gefangen. Dieser war ganz himmelblau. Lat. 35.34, Long. 322.8, – 14 Meilen.

11. September, 29.Tag: Noch immer Ostwind, und das in der Westpassat! Der Himmel segnet unsern Fischfang! Heute wieder vier Delphine gefangen. Lat. 36.14, Long. 321.59, – 11¼ Meilen.

12. September, 30. Tag: Schöne und heitere Tage, stille mondhelle Nächte und Ostwind immerfort. Das ist verdrießlich und langweilig. Mir würde raue Witterung und Wind, aus dem rechten Loche geblasen, weit angenehmer sein. Lat. 36.26, Long. 320.57, – 4¼ Meilen.

13. September, 31. Tag: Ein ganz, ganz sanftes Windchen säuselt uns heute aus dem Westen zu. Ist die Meilenzahl auch nur klein, so gehet sie doch den rechten Weg. Möcht es doch bald daher sausen, woher es säuselt. Der Mensch ist doch nie zufrieden. Wieder einen mächtig großen Delphin gefangen. Lat. 36.23, Long. 322.16, – 4 Meilen.

14. September, 32. Tag: Mein Wunsch ist erfüllt, es saust ziemlich aus dem Westen. Der Wind kann dienen bis zum Kanal, bis in die Nordsee, bis vor die Elbe, selbst bis in den Hafen von Hamburg. Wenn er doch so anhielte! So könnte ich in 27 Tagen, den 11. Oktober, zuhause sein, freilich zu spät zu Vaters Geburtstag. Das ist schade, aber doch noch früh genug, um den 16. Oktober Mutter ihren Geburtstag zu feiern.

Wird ein Wunsch erfüllt, so hat man gleich einen anderen bei der Hand. Der Himmel wird das übel nehmen. Ich bitt' ihn, Herr Himmel, gewähr er mir nur diesen einen Wunsch noch, ich will auch gewiss sobald nicht wiederkommen. Lat. 37.12, Long. 324.44, – 32½ Meilen.

15. September, 33. Tag: Schön Wetter, nördlicher Wind. Lat. 37.41, Long. 326.43, – 28¼ Meilen.

16. September, 34. Tag: Dem Steuermann muss seit einiger Zeit der Gedanke in den Kopf gefahren sein, dass er jetzt mehr vorstelle wie vorhin. Sein Umgang wird unerträglich zänkisch, launisch, herrschsüchtig und im höchsten Grade grob. Ich habe ihm gestern tüchtig meine Meinung gesagt, darüber hätten wir uns bald bei den Köpfen gekriegt. Indessen war es doch von guter Wirkung, der alte schielende Wrantpott war heut' morgen so zukommend, gefällig und artig gegen mich, dass es eine Freude war.

Was es doch für wunderbare Geschöpfe in der Welt gibt: Ich sah heute Morgen einen segelnden Fisch<sup>120</sup>, den der Seemann Bydewindsegler nennt. Dieses Tier ist etwa einen Fuß lang und liegt platt auf dem Wasser. Längs dem Rücken hat es eine hohe Flossfeder, schön blau und rot gestreift, durchsichtig und vielleicht 6 Zoll hoch. Das Wunderbarste ist, dass es mit diesem Segel immer bei dem Winde segelt, und das so hoch, dass es nur drei Striche vom Winde<sup>121</sup> gebraucht.

Schön Wetter, abwechselnden flauen und etwas stärkern Wind. Lat. 38.11, Long. 328.9, – 20½ Meilen.

17. September, 35. Tag: Frischer West- und Westsüdwestwind. Es ist freilich klatriges<sup>122</sup> Wetter dabei, aber was tut ihm das. Lat. 40.14, Long. 330.37, – 14½ Meilen.

18. September, 36. Tag: Das alte Lied, NO- und O-Wind und Regen in Hauf. Das ist mir eine schöne Westpassate! Lat. 39.40, Long. 332.19, – 12½ Meilen.

19. September, 37. Tag: Das war eine fürchterliche Nacht! Von gestern Nachmittag bis Mitternacht herrschte Todesstille in der Luft, dabei ging die See ganz entsetzlich hohl. Das Schiff arbeitete so stark, dass wir genötigt waren, die meisten Segel zu bergen, damit sie nur nicht in Stücken schlügen. Um 12 Uhr ging das Spektakel aber erst recht los. Es fing plötzlich aus dem NNO an zu heulen und zu pfeifen, dass es mir nicht möglich war, länger in der Koje zu bleiben. Ich guckte aus der Kajüte und fand die ganze Mannschaft auf dem Deck beschäftigt, die übrigen Segel zu bergen. Das eine Bord des Schiffs lag unter Wasser, über dem andren stürzte die See. Ich sah diesem Schauspiel bis um 3 Uhr zu, da legte ich mich wieder in die Koje, worin ich mich nur mit der größten Anstrengung halten konnte, um nicht hinauszufallen.

Es währte nicht lange, da gab es wieder ein schreckliches Gekrach und Geknitter, und in die Kajüte stürzte eine Menge Wasser. Eine Sturzsee war über das ganze Schiff hingeroht und hatte eine Seitenpforte der Kajüte eingedrückt. Eine Menge Briefschaften sind mir bei der Gelegenheit durch und durch nass geworden. Ins Volkslogis war noch mehr Wasser hineingestürzt. Kisten und Kasten sind voll gelaufen, in der Brotkammer, und in der Viktualienkammer steht Wasser.

Heute Morgen wehete es etwas gelinder, die See geht aber noch gleich ungestüm. Wir sind um die Zeit des Äquinoktiums.<sup>123</sup> Ein solches Wetter ist also nichts Unerwartetes. Es ist nur traurig, dass man trotz allem Unangenehmen nicht einmal Kurs halten kann. Lat. 39.29, Long. 332.2, – 8¼ Meilen.



20. September, 38. Tag: Nun wieder Windstille!!! Lat. 39.42, Long. 332.18, – 3½ Meilen.

21. September, 39. Tag: Seit gestern Abend haben wir nun recht niedlichen SO-Wind. Die See ist freilich noch immer von vorne, wer kann aber auch alles so akkurat haben? Lat. 40.47, Long. 333.28, – 20½ Meilen.

22. September, 40. Tag: Dicker Nebel diese Nacht und heute Morgen, SO- und SW-Wind. Wir haben einen Delphin gefangen, so groß wie wir ihn bis jetzt noch nicht hatten, er wog 24  $\mathfrak{P}$ . Lat. 41.46, Long. 336.48, – 19½ Meilen.

23. September, 41. Tag: Hätten wir so lange auf unsrer Rückreise zugebracht wie auf unsrer Ausreise, so wären wir heute schon in Hamburg. Geduld!

Heute haben wir das Äquinoktium, menschlich Wetter. Seit beinahe vier Wochen haben wir kein Schiff gesehen. Heute Morgen bei Tagesanbruch segelte ein dreimastiges Schiff ½ Meile vor uns. Sein Kurs war 1 Strich<sup>124</sup> östlicher. Es bekümmerte sich aber nicht um uns. ½ 8 sahen wir ein andres Schiff im Norden, wohl drei Meilen von uns unsern Kurs segeln. Es steuerte auf uns, und um ½ 2 waren wir einander auf der Seite. Der Schiffer heißt Jan Klick und fährt für Lion<sup>125</sup> in Altona. Er kommt von St. Thomas und ist seit 33 Tagen in See. Er ist mit 4 Schiffen ausgesegelt, worunter Capitain Grove<sup>126</sup> war. Ihm sind auch 2 Mann, der Steuermann und Koch, gestorben. Wir unterrichteten ihn von unsern Schicksalen, und ich bat ihn, Hahn<sup>127</sup> in Altona zu sagen, dass er mich, den Supercargo selbst, gesprochen habe und dass ich folglich lebendig sei. Lat. 42.40, Long. 336.29, – 22½ Meilen.

24. September, 42. Tag: Seit heut Morgen sind Wind und Wetter so beschaffen, wie man nur wünschen darf. Lat. 43.12, Long. 338.21, – 22¼ Meilen.

25. September, 43. Tag: Ich habe nichts zu sagen, gar nichts. Lat. 44.8, Long. 341.40, – 39 Meilen.

26. September, 44. Tag: Der schöne Wind ist wieder zum Teufel, heute aber wechselnd NO-, O- und SO-Wind. La 43.44, Long. 343.9, – 17¼ Meilen.

27. September, 45. Tag: Dito, dito, Ostwind. Jan Klick ist uns aus dem Gesichte gekommen, das macht Wrantpott; der Steuermann liebt nicht das Gesellschaftliche, sonst hätten wir wohl Mackerschaft machen können. Lat. 44.43, Long. 343.31, – 15½ Meilen.

28. September, 46. Tag: Der Wind ging gestern Mittag um. Wir hatten bis 4 Uhr Südwind, aber länger währte die Freude nicht. Plötzlich gab sich ein Sturm aus dem Osten auf. Das Volk hatte Mühe, die Segel zu bergen. Es wehete so stark, dass mir grausete. Das Wenige, was wir gewonnen hatten, trieben wir nun vor Topp und Takel<sup>128</sup> wieder zurück. Der Anblick der ungestümen See ist fürchterlich. Wenn wir so tief zwischen der See lagen und das Wasser sich zu beiden Seiten so hoch hinauf türmte, dass der Horizont keine zehn Schritte von uns entfernt war, so kam ich mir so klein, so wenig vor! Das Schiff schien mir auf einem Tropfen Wasser zu schwimmen, einem Tropfen, der im unermesslichen Raum

des Himmels vom Sturmwinde gejagt wird. Das Wetter hielt an bis um zwölf Uhr des Nachts, da ward es ruhig. Lat. 44.45, Long. 343.42, – 2 Meilen.

29. September, 47. Tag: Wie ich heut Morgen auf's Deck kam, war es totstille, kein Lüftchen regte sich. Der Himmel war mit einem leichten Nebel umzogen, das Meer wogte noch hoch auf und nieder. Einen Tag nach der Schöpfung muss es so auf der See gewesen sein, wie am Tage zuvor das Wasser über die Erde ausgegossen war. Seit heute Morgen dann einen tüchtigen Südwind. West wäre freilich besser, indessen können wir doch Kurs halten.

Sie<sup>129</sup> packen wahrscheinlich heute auf Rotenburgsort ein. Ich lebe hier flott bei Schwarzsauer und Klümp<sup>130</sup> und Müßiggehen, wenn Sie höchstens bei vieler Arbeit nur Butterbrot haben. Heute regnet es mitunter. Ich wünsche Ihnen von Herzen gutes Wetter. Das ist wahrhaftig auch der erste Sonntag, dass es geschieht. Sonst habe ich noch alle Sonntage und Sonntage günstigwindiges, schön trockenes Wetter gehabt. Es wird ja auf Rotenburgsort wohl ebenso schön gewesen sein. Lat. 45.27, Long. 344.44, – 16 Meilen.

30. September, 48. Tag: Du lieber Gott, was ist das wieder für ein großes Unglück: Ein Matrose ist aus dem Maste aufs Deck gefallen. Ein Sturm gab sich heut Morgen aus NO, und das Volk musste geschwinde in die Masten, um die Segel zu bergen. Es war mit dem Vormarssegel<sup>131</sup> beschäftigt. Der Wind war sehr heftig, er hob das Segel über die Rah und schlug dem Matrosen Jens Fries vor den Kopf. Er verlor die Besinnungskraft und fiel von der Rah auf's Deck, wenigstens 50 Fuß herunter. Wir trugen ihn ins Logis, wo ihm seine Besinnung erst wieder zurückkehrte. Er jammerte erbärmlich. Ich glaube nicht, dass er etwas gebrochen hat. Sein Fall ist ein Wunder, indem er auf einen ganz kleinen freien Platz zwischen zweien Anker, dem Bord und dem Stück Rundholz zu liegen kam. Wir hätten es für ein Glück halten müssen, wenn er auf einmal tot oder in die See gefallen wäre. Lat. 45.57, Long. 347.12, – 29 Meilen.

1. Oktober, 49. Tag: Der Sturm hat bis in die Nacht angehalten. Heute stiller, aber derselbe konträre Wind. Mit dem Matrosen, glaube ich, wird es besser. Wir reiben ihn tüchtig mit Kampferspiritus und Seifenspiritus ein. Sobald man ihn aber zu hart anfässt, fällt er in Ohnmacht.

Uns kam eine englische Brigg entgegen. Wir fürchteten anfangs, es sei ein Kaper, denn nun kommen wir bald in die Gegend, wo uns die beunruhigen können. Lat. 45.23, Long. 347.57, – 11½ Meilen.

2. Oktober, 50. Tag: Wenig Wind, und meistens NO. Wir sehen wieder ein Schiff. Lat. 45.26, Long. 348.38, – 7½ Meilen.

3. Oktober, 51. Tag: Guter West-, Süd-, wieder West-, auch WSW-Wind. Die See läuft aber so wunderbar gegeneinander, Wrantpott prophezeit schreckliches Wetter. Mit unserm armen Jens ist es ein erbarmenswürdiger Zustand. Er scheint freilich besser zu werden, aber es ist nicht möglich, ihn anzurühren oder aufzuheben. Der Leib schwillt ihm vom Anfassen auf, er hat schreckliche Schmerzen und kann nichts los werden. Lat. 46.14, Long. 351.9, – 28½ Meilen.

4. Oktober, 52. Tag: Dicker Nebel, menschlicher Wind. Lat. 47.6, Long. 352.54, – 22 Meilen.

5. Oktober, 53. Tag: Noch vieler Nebel, prächtiger Wind. Jens wird besser. Es geht aber langsam, sehr langsam. Lat. 48.5, Long. 356.7, – 35½ Meilen.

6. Oktober, 54. Tag: Vater sein 71ster Geburtstag ist mir ein wichtiger Tag gewesen, ein Tag, der mit Lebensgefahr, nicht allein von mir, sondern von unsrer ganzen Mannschaft verknüpft war.

Es stürmte die Nacht heftig, die See ging entsetzlich hohl. Das Wetter hielt diesen Morgen ebenso an mit dickem Nebel und Regen. Wir lenzten ruhig mit schrägem Winde fort und nahmen guten Muts um 10 Uhr unser Frühstück ein. Wir stießen treuherzig auf die Gesundheit meines guten Vaters an.

Jetzt kam die Botschaft: ein Schiff voraus. Nicht lange, so richtete es seinen Kurs auf uns. Wir hielten es für ein amerikanisches, das uns vielleicht sprechen wollte. Wir zogen unsre Flagge auf. Da kam ein Schuss. Die englische Flagge folgte darauf. Wie wir nahe genug aneinander waren, verlangte man, wir sollten die Papiere an Bord schicken. Wir stellten die Unmöglichkeit bei der ungestümen See und unsrer wenigen Mannschaft, die nur aus 7 besteht, vor. Der Fregatt-Capitain<sup>132</sup> bestand auf seinem Verlangen. Wir fleheten, aber umsonst. Er schrie uns zu, wenn wir die Schaluppe nicht aussetzten, würd' er Feuer geben. Keiner der Matrosen wollte sich dazu verstehen. Wir baten noch einmal flehentlich, besser Wetter abzuwarten, und versprachen, ihn nicht zu verlassen. Zur Antwort schoss das Ungeheuer. Die Kugel flog vielleicht 3 oder 4 Fuß über die beiden Steuerleute und mich hin.

Jetzt entschloss sich der Steuermann, das Volk an Bord zu schicken. Mit vieler Mühe kriegten wir die Schaluppe vom Decke. Der Untersteuermann und 4 Mann setzten sich mit den Papieren darein. Nun verschwand die englische Flagge und stattdessen erfolgte eine französische. Dem Steuermann und mir war das ganz gleichgültig, denn wir hatten nur unser Unglück vor Augen. Ginge das Volk mit der Schaluppe verloren, so wären auch wir verloren gewesen, 2 Mann und ich können kein Schiff regieren! Sie kamen glücklich über.

Nun kehrte die Schaluppe mit fremder Mannschaft zurück. Wir hielten uns schon für gute Prise. Ihr Verlangen war aber meine Person als Erster auf dem Schiffe. Der Steuermann ward beklommen aussehen, noch ein Mann weniger! Gegen Übermacht kann man sich nicht widersetzen. Ich musste folgen. Grausend ist es auf dem kleinen Fahrzeuge auf dem wütenden Elemente. Es drohete an der Fregatte zu zerschmettern. Wir kamen aber mit einem zersplitterten Bord und zwei zerbrochenen Rudern davon. Schnell ergriff ich ein Tau. Ich blieb in der Rüst<sup>133</sup> hängen. Die See lief halb über mich hin, ich kam doch über.

Es war eine schöne große Fregatte von 26 schweren metallnen Kanonen und wenigstens 200 Mann. Jetzt fand ich die Leute sehr artig. Sie entschuldigten sich, dass sie uns nicht verstanden hätten. Das ist aber nicht wahr, sie haben nur ihre Schaluppe nicht daran wagen wollen. Sie hatten dem Untersteuermann noch nicht die Papiere abgenommen bis ich gegenwärtig war. Ich fasste Mut, wie einer dem anderen sagte: »Il n'y a pas à mordre.«<sup>134</sup> Jetzt ward in die Kajüte gerufen, ein Schiff sei im Gesichte. Man ließ mich schnell meine Papiere zusammenraffen, und wir mussten Hals über Kopf in die Schaluppe. Wir kamen auch diesmal wieder glücklich durch die tobende See. Die Fregatte flog davon. Nun war die Uhr zwei. Lat. 48.46, Long. 359.39, – 38¾ Meilen.

7. Oktober, 55. Tag: Das stürmische Wetter währt noch fort, SW-Wind. Lat. 49.17, Long. 3.14, – 32 Meilen.

8. Oktober, 56. Tag: Gestern Nachmittag sahen wir 3 große Schiffe ungefähr 3 Meilen von uns, wahrscheinlich englische Kriegsschiffe, welche der Jamaicaflotte entgegengehen. Mir ward wieder verteuftelt Angst. Glücklicherweise bekümmerten sie sich nicht um uns.

Den Abend stürmte es heftiger, und die Nacht ward der Sturm so schrecklich, dass selbst die Seeleute ihn für außerordentlich hielten. So hält es heute den ganzen Tag an. Wir lenzen<sup>135</sup> vor der einzelnen Fock bei Westwind. Eine See kam wieder in die Kajüte. Lat. 49.17, Long. 7.24, – 38¼ Meilen.

9. Oktober, 57. Tag: Das Wetter hielt bis diese Nacht an. Der Wind ist nach Norden umgegangen. Schöne heitre Luft, viele Vögel, das Wasser wird grünlich, alles Zeichen des nahen Landes. Mit dem Bleilot fanden wir auf 80 Faden<sup>136</sup> Grund.

Jens kann sich noch nicht rühren, er wird ja nun wohl bald unter die Hände eines Arztes kommen. Nach unsrer Berechnung müssen wir morgen Land sehen. Lat. 49.16, Long. 10.21 – 29 Meilen.

10. Oktober, 58. Tag: Heut Morgen um 10 Uhr sahen wir Land, nämlich Gondstard. Schöner Westwind. Juchhe, nun geht es frisch mit Brahmsegeln und Leesegeln vorwärts. Dienstag oder Mittwoch können wir, w. G.<sup>137</sup>, in Hamburg sein. Um 12 Uhr war Gondstard N 7, O 4¼ Meilen von uns. Mit unsrer Berechnung sind wir nur ¾ Meilen voraus, das ist entsetzlich glücklich. Wir haben schon viele und allerhand Schiffe im Kanal gesehen. Herden von Heringen zogen uns entgegen. Lat. 49.53, Long. 12.51, – 27½ Meilen.

11. Oktober, 59. Tag: Heute Morgen segelten wir die Insel Wrigt<sup>138</sup> vorbei, um 8 Uhr war sie N 7, W 3½ Meilen von uns, – 25 Meilen.

Seitdem wir Land im Gesichte haben, wird mir das Schiff so rasend enge, wird mir die Zeit so rasend lange, dass es unbeschreiblich ist. Wir hatten einen kleinen Schreck heut Abend. Wir waren grade beim Abendbrot, als der Mann am Steuer ganz ängstlich und aus Leibeskräften den Steuermann rief. Wir stürzten auf's Deck und sahen einen großen Dreimast ganz nahe grade auf uns lossegeln. Wir konnten nur noch eben von beiden Seiten abwenden, und so kamen wir glücklich einander vorüber. Es war Klip oder Lip oder Krip, ein Flensburger, nach Lissabon bestimmt.

12. Oktober, 60. Tag: Der Strom hat uns ganz nahe an die englische Küste versetzt. Wir hatten Mühe, über Singles zu kommen, weil der Wind von SO geworden ist. ½ 10 passierten wir es in einer Entfernung von ¼ Meile. Unzählig viele Schiffe kamen uns entgegen, worunter auch verschiedene große und kleine englische Kriegsschiffe waren. Sie segelten uns aber stillschweigend vorüber. ½ 12 passierten wir Dover in einer Entfernung von 2 Meilen. Lat. 51.17, – 26½ Meilen.

Nun sah ich wieder die beiden so kontrastierenden Länder England und Frankreich fast auf einen Blick. Um 1 Uhr konnt ich die drei Türme von Calais sehen. Auf der Reede von Duyns zwischen South und North Foreland<sup>139</sup> sahen wir über 20 Schiffe, wahrscheinlich Kriegsschiffe.





Abb. 6 Brigg ELISABETH aus Altona vor Helgoland, um 1850. Gemälde, Öl auf Leinwand, Daniel Hermann Anton Melbye (1818–1875) zugeschrieben. (Stiftung Historische Museen Hamburg – Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte)

13. Oktober, 61. Tag: Heute Morgen haben wir Regen und SO-Wind, beinah Windstille. Das ist dumm!  $\frac{1}{2}$  11 segelte uns eine englische Fregatte von 30 Kanonen vorbei. Sie zog die Flagge auf, und wir die unsrige. Ich glaubte mich schon aufgebracht, denn ich bin überzeugt, wenn der Engländer erfährt, woher wir kommen, dass er uns wenigstens vors erste nach England bringt. Wir waren ziemlich weit voneinander entfernt, Er fragte nicht, und wir entgingen auch diesmal. Wir hatten Texel<sup>140</sup> Ost  $\frac{1}{4}$  Norden, 10 Meilen um 12 Uhr von uns. Lat. 52.59, – 28 $\frac{3}{4}$  Meilen.

14. Oktober, 62. Tag: Es ist ganz stille geworden, der Wind ist bis nach NO umgegangen, grade daher, wohin wir wollen. Ganze 12 Stunden sind wir in Furcht gewesen, aufgebracht zu werden. Wegen des konträren Windes mussten wir auf die holländische Küste zu steuern.

Schon gestern Mittag sahen wir 2 englische Fregatten grade auf uns zuhalten. Wegen der Windstille konnten sie aber nicht kommen. Um 6 Uhr war die nächste noch eine Meile von uns entfernt, und jetzt schon zog sie die Flagge auf, die wir nur eben mit bloßen Augen auswehen sehen konnten. Ob es nun uns wirklich galt oder einem anderen Schiffe oder ob es ein

Signal für die andre Fregatte war, konnten wir nicht bestimmen. Um 8 Uhr mussten wir wenden, und jetzt liefen wir den Kriegsschiffen grade entgegen. Wir hielten so viel von ihnen ab, als der Wind gestatten wollte, damit wir einander nicht abrufen konnten. Um 10 Uhr passierte uns die erste und um Mitternacht die zweite Fregatte. Sie gingen ruhig vorüber.

Das konträre Wetter hat bis heut Morgen angehalten. Um 6 Uhr bekamen wir guten WNW-Wind. Um 12 hatten wir Texel SSO 8 Meilen von uns. Lat. 53.15, – 10½ Meilen.

Es wehet nun herrlich. Ich weiß nicht, wie sonderbar es mir geht, seitdem wir in der Nordsee sind. Ich seh' immer von allen Seiten Land, und kein Mensch will es doch dafür erkennen. Bleibt der Wind so, wie er ist, so müssen wir morgen früh um 8 bei Helgoland sein.

15. Oktober, 63. Tag: Diese Nacht ist der Wind wieder stiller geworden, daher konnten wir Helgoland erst um ½ 12 vom Topp erlangen. Um 11 sahen wir schon einen Blankeneser Ewer. Halb eins war er an unsrer Seite. Er bot einen Lotsen an, den wir annahmen und zu 35 RD<sup>141</sup> bedangen – 27 Meilen.

16. Oktober, 64. Tag: Es ist noch immer Stille, wir avancieren so wenig, dass wir erst diese Nacht Helgoland passiert sind.

Wie gerne hätte ich Mutter heute zum Geburtstag Glück gewünscht! Und das hätte so gut angehen können, wäre mir der Wind seit gestern nicht so hässlich in die Quere gekommen. Um 10 bekamen wir die rote Tonne ins Gesicht, ½ 12 passierten wir sie. Um 12 passierten wir die Lotsgaliote, und hier erhielten wir einen Admiralitätslotsen.<sup>142</sup>

Die Luft ist todstille geworden, und ½ 3 gingen wir bei Eintreten der Ebbe zwischen Scharhörn und Vogelsand zu Anker. – 12 Meilen.

17. Oktober, 65. Tag: Um 10 lichteten wir das Anker und lavierten mit der Ebbe bei konträrem Winde weiter. Um ½ 1 ließen wir unsre Quarantaineflagge wehen. Um 2 kam eine Jolle von Cuxhaven aus auf unsre Seite, die uns unsre Papiere abnahm. Um 3 Uhr kamen wir vor Cuxhaven auf Reede zu Anker. Um 6 kam Strokark. – 3 Meilen.

18. Oktober, 66. Tag: Heut Morgen war ganz dicker Nebel, wir konnten nicht langs Deck sehen. ½ 8 merkten wir zu unserm Schrecken, dass wir auf Grund saßen. Das Anker war unklar geworden und das Schiff mit der Ebbe eine Strecke weggetrieben. Es legte sich stark auf die Seite. ½ 11 wurden wir wieder flott. Um 11 Uhr kam der Lotsinspektor Brunswick<sup>143</sup>, der Sekretär Eybe<sup>144</sup>, ein Arzt und ein Wundarzt auf unsre Seite. Sie vernahmen unsre Aussage, die wir beeidigen mussten. Um 3 Uhr erschienen sie wieder und machten uns frei. Der Kranke ward jetzt untersucht. Ihm war ein Arm aus dem Gelenke gebrochen, den sie wieder einsetzten.

Fortsetzung aus einem an Worin gerichteten Brief, geschrieben in Hamburg

Ich hoffe, Sie werden meinen langen Brief aus Portrépublicain erhalten haben. Ich fahre fort mit einer Erzählung, welche Epoche meines Lebens macht und die meine ganze Seele füllt. Liegt für Sie das Interesse nicht darin, was für mich darin liegt, so verzeihe der Freund dem Freunde die Plauderhaftigkeit.

Den 14. August gingen wir wieder von Portrép. unter Segel. Ein Glück, dass ich ein amerikanisches Schiff zur Konvoi genommen hatte, sonst hätten wir in der Gegend von Platteforme den Besuch einer Rigaudschen Räuberbarke gehabt. Einige Kugeln des Amerikaners, welche die Barke fast erreichten, scheuchte sie wieder zurück. Unser Capitain war zwei Tage vor unsrer Abreise unpass geworden. Er glaubte, von der Seeluft zu genesen. Es ward aber leider schlimmer, und schon den 3. Tag in See hatten wir das Unglück, den braven Mann sterben zu sehen. Gott weiß, welche Krankheit es war, wahrscheinlich ein Faulfieber – genug, sie griff um sich. Kaum war der Capitain in See gesenkt, so legten sich zwei andre krank, wovon den 4. Tag schon wieder einer starb. Der Zustand unsres Schiffs ward immer trauriger, so dass wir am Ende nur 5 Mann (ich und 4 Matrosen) gesund an Bord waren.

Das Schiff war außer unsrer Macht. Glücklicherweise war stilles Wetter. Wie unser Gemütszustand sein musste, können Sie sich ungefähr vorstellen, wenn jeden vierten oder fünften Tag ein Mann in See gesenkt ward, und dabei jedem einfiel: »Wer von uns kommt nun daran?« Dann die Kranken umherliegend, ohne Hilfe, ohne Bequemlichkeit, fast in ihrem eigenen Unrat umkommend, die oft in den schrecklichsten Verwünschungen ausbrachen oder gänzlich ihres Verstandes beraubt waren. Ich weiß nicht, welche Empfindung eigentlich bei mir die Oberhand behielt. War es Bedauern, Abscheu oder Ekel, keiner von den Gesunden wollte es wagen, sich den Kranken zu nähern, aus Furcht, von ihrem Pesthauch angesteckt zu werden.

Drei Wochen währte diese schreckliche Periode, in welcher von uns 15 [Mann] 10 Mann krank wurden, wovon 5 starben und 5 wiederhergestellt wurden. Dass solche Vorfälle Einfluss auf unsre Seele haben, wird niemand leugnen. Ich habe davon den großen Vorteil, dass ich jetzt mit der größten Ruhe auf meine Handlungen zurückblicken darf, was ich sonst nicht hätte können. Wenn der Tod so nahe um einen her tanzt, so ist doch das erste, dass man das Gewissenskonto prompt und bestmöglichst p apoint<sup>145</sup> saldiert, und ich befinde mich danach zehnmal froher als vorher.

Außer, dass wir von einem französischen Kaper durch Kugeln gezwungen wurden, in schwerem Wetter und fürchterlicher See bei ihm an Bord zu kommen, fiel nichts Erhebliches vor, und wir kamen nach einer Reise von 64 Tagen glücklich am 17. Oktober zu Cuxhaven an. Man weiß hier von keinem Beispiel, eine Reise nach Westindien in so kurzer Zeit als die meinige zurückgelegt zu haben. Ich bin in allem 4 Monat und 8 Tage abwesend gewesen.

Aber wie sehr hat sich die Lage Hamburgs in dieser kurzen Zeit geändert! Eine allgemeine Stockung in der Handlung, die wahrscheinlich ihren Grund in England zu suchen hat. Von England sind ungeheure Quantitäten westindischer Produkte zu uns herübergeschleppt, die Pratten<sup>146</sup> dagegen geschehen und der Abzug gehemmt, indem der Texel und ganz Nordholland von Engländern besetzt war. Die Pratten wurden fällig, Verkäufe waren nicht möglich, so fielen die ersten Häuser. Der Misskredit und der Geldmangel ward immer größer. Ein Haus riss das andre mit sich fort, und so ward der Sturz fast allgemein. In dieser Not ward hier eine Darlehns-Comp. errichtet, die Bons auf an sie verpfändete Waren p ult. März A. 1800<sup>147</sup> fällig ausgab. Diese Bons roulieren hier nun anstatt Bargeld, und wieviel Läger durch diese Maßregel festgesetzt sind, kann ich Ihnen nicht beschreiben. Dass bei diesen Umständen die Preise keine brillante Wendung nehmen konnten, wird Ihnen wahrscheinlich sein. Kaffee ward verkauft zu 11 und Portugiesische braune Zucker zu 5, 6, weiße zu 8, 9  $\text{fl.}$ <sup>148</sup>

Ich wollte, ich könnte Ihnen bessere Nachrichten von Holland geben. Wahrscheinlich werden Sie schon durch die Zeitungen unterrichtet sein. Während meiner Abwesenheit hat der Herzog von Y.<sup>149</sup> den Texel und die Watten besetzt und eine Landung in Nordholland gemacht, aber unglücklicherweise ist er gezwungen worden, einen schändlichen Frieden zu schließen. Die Fahrt nach Holland ist nun freilich wieder offen und daher die Preise ein bisschen fester. Die Rechnung in der Handlung ist aber noch lange nicht zuende. Die Schläge treffen nun auch in die Fremde und geben wieder Rückschläge. Sie werden sich wundern, wenn Sie die einliegende Note lesen werden, worauf ich die Häuser bemerkt habe, die entweder falliert<sup>150</sup> oder sich unter Administration gegeben haben.

Bei allen diesen Trubeln habe ich die Freude, Gebrüder B. & M. fast als die Ersten an der Börse wiederzufinden. Durch ihre preußischen Konnektionen haben sie unsrer Börse wichtige Dienste geleistet. Sie besitzen die Achtung der Ersten unsrer Stadt.

Obgleich ich 50 000 ~~℔~~<sup>151</sup> an der Prämie spare, so rendiert meine Ladung ungefähr noch nicht das Pari.<sup>152</sup> Nun inhalieren Sie doch einmal, was aus denen Expeditionen herauskommen muss, die erst nach meiner Abreise ankommen werden. Die werden nicht die Assekuranzprämie lösen, davon bin ich überzeugt. Diejenigen, welche aufgebracht und condemnirt<sup>153</sup> werden, machen das beste Geschäfte. Von mehreren meiner Freunde weiß man es auch schon, unter andern Amelung in Jamaica und die beiden Brüder Brand<sup>154</sup> in London.

B. und M.<sup>155</sup> empfangen mich auf eine so freundschaftliche Art, dass es mich rührte. Sie trugen mir eine Stelle in ihrem Hause mit einem sehr ansehnlichen Salair an, die ich gleich annahm. Dazu habe ich mein kleines Kapital, womit ich auch zu verdienen hoffe. Ich müsste wie ein Narr handeln, wenn ich so viel brauchen sollte, als ich einnehme. Dazu bin ich ganz frei, wenn sich ein vernünftiges Etablissement zeigt.

## Anhang 1: Vita des Georg Friedrich Averdieck

Am 8. März des Jahres 1774 erblickte Georg Friedrich Averdieck im Hamburger Kirchspiel St. Petri als fünftes Kind des Leinenmaklers Gottfried Ulrich und seiner Ehefrau Anna Henrica, geb. Matthiessen, das Licht der Welt. Als 15-Jähriger vertauschte Averdieck bereits die Schulbank mit dem Kontorbock und war Lehrling im Kaufmannshaus Vogt & Sieveking. Dem begabten jungen Mann wurde das letzte Lehrjahr erlassen. Am 31. März 1799 wechselte er zur Firma Benecke Gebr. & Moller.

Schon zwei Monate später wurde Georg Friedrich Averdieck, erst 25 Jahre alt, mit einer gehörigen Portion Verantwortung von seiner Firma auf die Reise nach Haiti geschickt. Angesichts der technischen, medizinischen und politischen Umstände jener Zeit mussten, so scheint es uns aus heutiger Sicht, die Abenteuer, die den jugendlichen Reisenden erwarteten, geradezu vorprogrammiert sein. Seinem ausgesprochenen mathematischen Talent war es schließlich zu verdanken, dass nach dem Tod des Kapitäns die nautische Orientierung nicht verloren ging. Die Firma machte ihn mit dem Jahr 1804 zum Teilhaber.

1805 heiratete Averdieck die Tochter Anna Margaretha des Tabakfabrikanten Johann Dietrich Christian König. Der 34 Jahre währenden glücklichen Ehe waren zwölf Kinder beschert.

Als 1811 infolge der napoleonischen Kontinentalsperre auch die angesehene Hamburger Firma Benecke Gebr. & Moller der Auflösung verfiel, machte Averdieck die Hamburger





Abb. 7 Georg Friedrich Averdieck und seine Ehefrau Anna Margaretha, geb. König (12.09.1727–21.12.1865). Gemälde nach der Hochzeit am 07.08.1805, nach der damaligen Mode idealisiert.

Vertretung der Londoner Versicherungsgesellschaft Phönix-Assekuranz-Sozietät auf. Er sah die Notwendigkeit der Gründung einer deutschen Feuerversicherung von Gebäuden, Schiffen, Waren und sonstigen Mobilien und gewann den Bankier Wilhelm Christian Benecke, der bei vermögenden Kaufleuten für das notwendige Kapital sorgte. Nach preußischer staatlicher Prüfung und Absegnung durch Staatsminister Hardenberg wurde durch königlichen Erlass vom 11. Dezember 1812 die »Berlinische Feuer-Versicherungs-Anstalt« gesetzlich sanktioniert, die erste dieser Art in Deutschland. Averdieck war Mitglied des vierköpfigen Direktoriums und zugleich Bevollmächtigter, was die Übersiedelung der Familie nach Berlin nötig machte. Das junge Unternehmen florierte dank umsichtiger Leitung und überstand auch eine frühe schwere Krise.

Nach den Befreiungskriegen kehrte Averdieck am 16. Mai 1815 nach Hamburg zurück, begründete das Handelshaus »Averdieck & Co.«, blieb aber auch Agent der »Berlinischen« zur Ausbreitung der Geschäfte im westlichen Deutschland. Seine Firma, in der sein Freund Wilhelm Christian Benecke Teilhaber zur Hälfte war, florierte zehn Jahre bis zur nächsten Krise, die 1826 von Schweden ausging und den gesamten nordischen Handel lahmlegte. Sie vernichtete auch Averdiecks Geschäft und Vermögen.

Wiederum musste er von Neuem beginnen. Im Kraienkamp eröffnete er eine Handelsakademie mit Pensionat, womit er seine nunmehr zwölfköpfige Familie ernähren konnte. In dieser Zeit verfasste er vermehrt viel beachtete Werke, u.a. »Das Handlungs-Comptoir« (2 Bände)<sup>156</sup> und Schriften zur Hamburger allgemeinen Versorgungs-Tontine<sup>157</sup>, aber auch Schriften für den Familienkreis von bemerkenswerter Qualität. Sein diesbezügliches Talent

erbte seine zweite Tochter, Elise. Am 27. Juli 1839 wurde Georg Friedrich Averdieck aus dem Leben abberufen.

Averdieck hatte zahlreiche Ehrenämter bei Kirche und Bürgerschaft bekleidet, so als Adjunctus der Gr. Michaelis-Kirche, als »Bürger« der Bier-Akzise<sup>158</sup>, als Bezirks- und Schulpfleger der Armenanstalt, als Provisor am Zuchthaus, als Kriegskommissar des Hanseatenkorps und als vom Senat ernannter Handelsrichter. Ebenfalls im Auftrag des Senats reiste er nach Norwegen als erfolgreicher Verhandler zur Einbringung einer Anleihe für Hamburg.

Georg Friedrich Averdiecks zweites Kind war die als Diakonissenmutter, Krankenhaus- und Schulgründerin sowie als Schriftstellerin weit über Hamburg hinaus bekannte Elise Averdieck (26.2.1808–4.11.1907). Sie schilderte in einem testamentarischen Schreiben ihren Vater als »einen Menschen, wie ich keinen bessern je gekannt. Ein so zärtlicher Ehemann und Vater, solch unermüdet fleißiger Arbeiter, solch treuer Freund und Geschäftsmann, geliebt von seinem Chef wie von seinen Untergebenen; als Lehrling, als Commis, als Prinzipal immer eifrig, immer gütig, nie scheltend, immer heiter und guten Muts, auch in schweren Zeiten, die ihm nicht erspart waren.«



Abb. 8 Georg Friedrich Averdieck in höherem Lebensalter. Zeichnung eines unbekannten Künstlers vermutlich aus der Zeit um 1815.

## Anhang 2: Währungsverhältnisse zur Zeit Georg Friedrich Averdiecks

Um eine Vorstellung der Währungsverhältnisse zwischen 1776 und 1864 zu geben, sei auf Waschinski (1952, S. 49) verwiesen: Demnach enthielt 1 Speziestaler  $1\frac{1}{4}$  Rigsdaler Dänisch Kurant, 1 Rigsd. Dän. Kur. = 3 Mark Lübsch Kur. (= Schlesw.-Holst. Kur.) = 48 Schilling (Lüb.= Schlesw.-Holst.).

Einen Anhaltspunkt zur damaligen Kaufkraft gibt Waschinski (1952, Tab. 8) in einer Gegenüberstellung der Preise verschiedener landwirtschaftlicher Waren von 1794–1818 mit solchen von 1937–1939. Der abgerundete Durchschnitt ihrer Summe lautet:

1 Speziestaler .....	14 RM (Reichsmark);
1 Reichstaler .....	11,24–11,25 RM;
1 Mark .....	3,74–3,75 RM;
1 Schilling .....	23,40–23,41 Rpf (Reichspfennig);
1 Pfennig .....	1,95–2,00 Rpf.

## Literatur:

- Brockhaus, F.A.: Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. Aufl. [17 Bände]. Leipzig, Berlin, Wien 1904.
- Brommy, W., H. v. Littrow & F. Reichsritter v. Kronenfels: Die Marine. 3. Aufl. Wien, Pest, Leipzig 1878.
- Gesellschaft gelehrter und praktischer Kaufleute et al. (Hrsg.): Allgemeine Encyclopädie für Kaufleute und Fabrikanten sowie für Geschäftsleute überhaupt oder Vollständiges Wörterbuch des Handels, der Fabriken und Manufakturen, des Zollwesens, der Münz-, Maaß- und Gewichtskunde, des Bank- und Wechselwesens. 5. Ausgabe. Leipzig 1843.
- Glæss, H.: Elise Averdicks. Lebenserinnerungen. Hamburg 1908.
- Göpfert C.: Die neuesten Cours-, Münz-, Maas- und Gewichts-Verhältnisse. Cassel 1861.
- Grun, P.A.: Schlüssel zu alten und neuen Abkürzungen. Limburg 1966.
- Koerner, B. (Hrsg.): Deutsches Geschlechterbuch. Bd. 51. Hamburg 1927.
- Lloyd, Ch.: Atlas zur Seefahrtsgeschichte. Hamburg 1975.
- Reichs-Marine-Amt: Handbuch des Englischen Kanals. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1913.
- Stötzner, A.: Die Zeichen des Geldes. (= Signa. Beiträge zur Signographie 3). Grimma 2002.
- Visintin, L., H. Bayer & W. Goldmann: Goldmanns großer Weltatlas. 2. Aufl. München 1963.
- Waschinski, E.: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes. Neumünster 1952.
- Waschinski, E.: Münzen, Maße und Gewichte. Ein Beitrag zur deutschen Wirtschaftsgeschichte nach einem Einbecker Manuskript Johannes Conrad Warnecks aus dem Jahre 1702. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 50, 1963, S. 377–402.
- Wegener, I.: Zwischen Mut und Demut. Die weibliche Diakonie am Beispiel Elise Averdicks. (= Studien zur Kirchengeschichte Niedersachsens 39). Göttingen 2004.

## Anmerkungen:



- 1 Freundliche mündl. Mitteilung von Herrn Henning Homann. Vgl. Gustav Forstner: Längenfehler und Ausgangsmeridiane in alten Landkarten und Positionstabellen. Diss. Univ. der Bundeswehr München. (= Schriftenreihe des Studiengangs Geodäsie und Geoinformation, Heft 80). Neubiberg 2005, S. 23–32.
- 2 Jolle: Kleines einmastiges Küstenfahrzeug oder Beiboot eines Segelschiffes.
- 3 In Averdicks Bericht werden für dasselbe Schiff die Namen »Fortuna« und »Hoffnung« angeführt, beides damals gern gebrauchte Schiffsnamen. Im Text erscheint nur der Letztere.
- 4 Volk: Schiffsbesatzung.
- 5 Koch und Sieveking, Johannes: Hamburger Kaufleute.
- 6 Schaluppe: Zweitgrößtes Boot eines Kauffahrteischiffes, durch Segel oder Ruder angetrieben.
- 7 Lavieren: Gegen den Wind kreuzen.
- 8 Lotsgaliote: Elblotsenfahrzeug, anderthalbmastiger Schiffstyp für die Küstenfahrt an Nord- und Ostsee.
- 9 In den Wind legen: Durch die Segelstellung das Schiff anhalten.
- 10 Meile: Vermutlich ist die in der damaligen Schifffahrt gebräuchliche »alte holländische« (= französische) Seemeile = 5556 m gemeint. Die deutsche Meile betrug 7420,44 m, die dänische 7286,38 m.
- 11 Amelung: Hamburger Kaufmann in Jamaika.
- 12 Les Cayes: Ort an der Südküste der südlichen West-Halbinsel Haitis.
- 13 Benöhr: Hamburger Kapitän.
- 14 A. Berthean: Mit Georg Friedrich Averdick bekannter Kaufmann.
- 15 St. Thomas: Eine der Jungferninseln, Kleine Antillen, östlich von Puerto Rico.
- 16 Mackerschaft: Aus dem Niederländischen; eigentlich ein Schiff zu Anteilen besitzen, hier ein Beistandsverhältnis.
- 17 Charlestown: Stadt auf der Kleine-Antillen-Insel Nevis.
- 18 Singles (bei Plymouth): Nicht zu lokalisieren, evtl. eine Untiefe mit der Bezeichnung »Shingles« nahe der Isle of Wight, laut Handbuch des Englischen Kanals, Bd. 1, 1913, S. 113f. durch eine Nordost- und eine Nordwest-Tonne (Leuchtonne) gekennzeichnet.
- 19 Wright: Die Isle of Wight an der englischen Südküste.
- 20 Gondstart (Goodstart?): Nicht zu lokalisieren, evtl. der Smeaton's Tower an der Position des heutigen Eddystone Lighthouse.
- 21 Leezard: Nicht zu lokalisieren, wahrscheinlich Lizard Point an der südlichsten Spitze Englands mit dem Lizard Lighthouse.
- 22 Cap Finisterra: Kap Finisterre an der Nordwestspitze Spaniens.
- 23 Finnische und Nordkaper: Es handelt sich um Bartenwale. »Finnfisch« meint den bis zu 25 m langen Finnwal. Der zu den Gattwalen gehörende und selten gewordene Nordkaper wird bis zu 20 m lang.
- 24 Fuß: Zwischen 25 und 34 cm.
- 25 Diese Art von Meeresleuchten wird durch Einzeller, z.B. Leuchtbakterien und Flagellaten wie *Noctiluca miliaris*, erzeugt.

- 26 S. Michaelis: São Miguel, Hauptinsel der Azoren.
- 27 Tümmeler-Fische: Bis zu 2 m lange Zahnwale, keine Fische.
- 28 Fliegende Fische: Z.B. *Exonantes*-Arten, marine Knochenfische.
- 29 Kabelslänge: Urspr. Länge des Ankertaues, 1/10 Seemeile.
- 30 Dollen: Rudergabeln.
- 31 *Tropicus cancri*: Wendekreis des Krebses, nördl. 23°27', an dem die Sonne scheinbar ihre Bewegungsrichtung ändert.
- 32 Nock: Äußerstes Ende einer Rah.
- 33 Große Rah: Die unterste Rah am Großmast.
- 34 See ging hohl: Hoher Seegang bei ungünstigem Wind, der das Schiff schlingern lässt.
- 35 Heilig Abend: Früher gebräuchliche Bezeichnung des Abends vor kirchlichen Festtagen.
- 36 Klinzig: Rissig, spaltig.
- 37 Brigg: Das gängige Handelsschiff nach Übersee jener Zeit, ein Schiff mit zwei Masten (Fock- und Großmast), die mit Rahen (Querstangen) bestückt sind.
- 38 Mohr: Hamburger Kapitän.
- 39 N.H. Bode: Hamburger Handelshaus.
- 40 Prajen: Sprechen.
- 41 Supercargo: Superkargo, Bevollmächtigter des Befrachters des Schiffes.
- 42 Porto Rico/Portorico: Puerto Rico, große Insel östlich Haitis.
- 43 Luvwert: Luvwärts; Luv ist die dem Wind zugekehrte Seite des Schiffes.
- 44 Schoner: Fahrzeug mit zwei oder drei Masten, ohne oder mit Rahen am vorderen Mast.
- 45 San Domingo: Santo Domingo, große Stadt im Osten Haitis, heute Hauptstadt der Dominikanischen Republik.
- 46 Hundewache: Die Wache von 0 bis 4 Uhr.
- 47 Vorbrahm-Rah: Von unten gesehen die dritte Rah am vordersten Mast.
- 48 Eine Wache beidrehen: Für die Dauer einer Wache (vier Stunden) das Schiff durch Segelstellung zum Stillstand bringen.
- 49 Lee: Die dem Wind abgekehrte Seite des Schiffes.
- 50 Samana: Halbinsel an der Nordostküste Haitis mit Kap, Bucht und Ort gleichen Namens.
- 51 Port-au-prince: Heute Port-au-Prince, Hauptstadt Haitis, im Westen der Insel.
- 52 Cap François: Heute Cap-Haïtien an der Nordküste von Haiti.
- 53 Berg Montchristo: Gebirge entlang der Nordküste der heutigen Dominikanischen Republik, höchster Berg 1249 m.
- 54 Kutter-Brigg: Eigentlich zweimastiges Rettungsboot eines Kriegsschiffes, hier vielleicht ein (einmastiger) Kutter oder eine (zweimastige) Brigg.
- 55 Nagel: Hamburger Kapitän.
- 56 Boysen: Hamburger Kapitän.
- 57 Tortue: Auch Tortuga, Insel nördlich der Nord-Halbinsel von Haiti.
- 58 Mole S. Nicolas: Ort im Westen der Nord-Halbinsel von Haiti.
- 59 Cap Foux: Kap am Westende der Nord-Halbinsel von Haiti.
- 60 Toussaint: Präsident von Haiti.
- 61 Rigaud: Führer der Aufständischen.
- 62 Gonave (Insel und Ort) und S. Marc (Ort) in der Bucht zwischen den West-Halbinseln von Haiti.
- 63 Handspeichen: Achtkantiges, 1,6 m langes und 6 bis 14 cm starkes Hebelwerkzeug aus Hartholz.
- 64 Reede: Geschützter Ankerplatz an der Küste.
- 65 R.W. Meade: Handelshaus in Port-au-Prince.
- 66 Interpret: Dolmetscher.
- 67 Commandant de la Place: Platzkommandant.
- 68 Commandant de l'arrondissement: Kommandant des Verwaltungsbezirks.
- 69 Ordonateur general: Anweiser.
- 70 General en chef: Oberbefehlshaber.
- 71 Petit Goave: Ort an der Nordküste der südlichen West-Halbinsel von Haiti.
- 72 Retouren: Rückfracht; hier wird nur der Kauf von Kaffee angeführt. Infrage käme noch der erwähnte Zucker. Nicht genannt werden andere Produkte des Landes wie Kakao, Tabak, Baumwolle, Bau- und Farbhölzer oder auch Schildpatt.
- 73 Golette: Schoner oder undefiniertes Marinefahrzeug.
- 74 pC: pro centum = %.
- 75 Platlles: Platlles sind Leinenstoffe, insbesondere aus dem östlichen Mitteleuropa, die wegen ihrer hohen Qualität in Amerika sehr begehrt waren und von Hamburger Kaufleuten um 1800 trotz politischer Schwierigkeiten



rigkeiten auch dorthin verschickt wurden. Sie gehörten offenbar zur Fracht von Averdicks Brigg. Angaben über die Fracht finden sich im Manuskript nicht. Die erwähnten Lebensmittel und Spirituosen galten eher dem Eigenverbrauch, die erwähnten Ziegelsteine könnten als Ballast gedient haben. Nach der Allgemeinen Encyclopaedie 1838 wurden über Hamburg Leinwand, Getreide, Wolle und Wollzeuge, Leder, Flachs, Glas, Eisen usw. ausgeführt.

- 76  $\mathfrak{R}$ : Reichstaler.
- 77 Reussieren: Erfolg oder Glück haben, gelingen.
- 78 Sp  $\mathfrak{P}$ : Auch bei diesem Symbol handelt es sich um Speziestaler.
- 79  $\mathfrak{H}$  oder  $\mathfrak{H}$ : Pfund.
- 80 Assekuranz: Versicherung.
- 81 Assekuradeur: Versicherer.
- 82 Qui vie?: Qui vive?, wörtlich »Wer lebt?« in der Bedeutung »Wer da?«.
- 83 Cabronettier: Fuhrunternehmer, Fuhrknecht.
- 84 Envoyé: Gesandter.
- 85 Pique as: Pik Ass, schwarzes Symbol aus dem Kartenspiel.
- 86 Creole: Kreole, Mischling zwischen Weißem und südamerikanischem Eingeborenen.
- 87 Hogard: William Hogarth (1697–1764), Maler und Kupferstecher, besonders Genre-Motive und Karikaturen.
- 88 Calabacheschale: Trinkgefäß aus Flaschenkürbis.
- 89 Troupes de ligne: Linientruppen.
- 90 Sloop: Schlop, Schlup; einmastiges Küstenfahrzeug.
- 91 Sequestriert: beschlagnahmt.
- 92 Arrêté: Dekret.
- 93 Saleison: Mit Salz konserviert.
- 94 Portrépublicain: Port-au-Prince, in Revolutionsfolge umbenannt.
- 95 Bielbrief: Ein Schiffszertifikat, das die Staatszugehörigkeit des Schiffseigentümers beurkundet.
- 96 Musterrolle: Verzeichnis des Seemannsamtes der angemusterten Mannschaft.
- 97 Remidieren: Abhilfe schaffen, heilen.
- 98 Speziestaler. Das »th« hat Averdick oft nur durch eine Schleife angedeutet (vgl. Anm. 76, 78), die eher einem »D« gleicht (vielleicht »Daler«), doch handelt es sich auch in diesen Fällen zweifelsfrei um »Taler«.
- 99 Commis: Handlungsgehilfe.
- 100 Verlaufrechnungen und Fakturen: Verkaufs- und Einkaufsrechnungen.
- 101 Plateforme: Ort am Kap Foux.
- 102 Konvoyenz: Konvoi-Gefährte.
- 103 Mayaguana: Östliche Insel der Bahamas mit bedeutender Passage.
- 104 Lucayesche Inseln: Spanischer Name für die Inselgruppe der Bahamas.
- 105 Faulfieber: Blutzersetzung durch Aufnahme fauliger Stoffe, früher allgemein Bezeichnung für Infektionskrankheiten, bei denen sich die Keime im Blut vermehren, wie Typhus, Pyämie, Septikämie usw.
- 106 Gelbes Fieber: Gelbfieber, tropische Virus-Krankheit, durch Stechmücken verbreitet, häufig zu Nierenversagen führend. Die Symptome könnten indessen eher für die durch Rattenflöhe verbreitete Beulenpest sprechen.
- 107 Cremortartari: Getränk (Limonade) mit Zusatz von gebranntem Weinstein (das saure Kaliumsalz der Weinsäure, also ein Tartrat), in Form von Brechweinstein (Kaliumantimonyltartrat) gegen Infektionskrankheiten verwendet.
- 108 Rohr: Sprachrohr oder Rufer.
- 109 In Quarto: Formatbezeichnung,  $\frac{1}{4}$  Bogengröße.
- 110 4 Alphabet stark: 1 Alphabet entspricht 32 Druckbogen, was etwas über die Dicke des Buches aussagt.
- 111 Fockschoot: Leine des vorderen Segels am ersten Mast. Hier Metapher für die Übergabe in die See nach dem Tod.
- 112 Westpassat: Als Passat wird ein gleichmäßig wehender Wind der Tropen, allerdings ein Ostwind, bezeichnet.
- 113 Bermuda: Inselgruppe im Atlantik, östlich des nordamerikanischen Kontinents (etwa auf Höhe des US-Bundesstaates Georgia).
- 114 Laxieren, purgieren und vomieren: Abführen und erbrechen.
- 115 Usanz: Usance, Brauch.
- 116 Leeseegel: Segel auf beiden Seiten oder nur auf der Luvseite zur Verbreiterung eines Rahsegels bei günstigem Wind.
- 117 Feuerkugel: Solche extrem hellen Meteoriten sind von dem Sternschnuppenschwarm der Boliden (um den 8. September) bekannt und können heller als der Vollmond sein.
- 118 Seekatzen: Zu den Chimären gehörend, Untergruppe der Haie.

- 119 Saugefisch: Zu den Knochenfischen gehörender häufiger Begleiter mariner Tiere, vermutlich nur ein Raumparasit, der sich von den Speiseabfällen des Wirtes ernährt. Beim Saugfisch ist die erste Rückenflosse zum Saugorgan umgebildet.
- 120 Segelnder Fisch: Zwei Arten der Gattung *Ictiophorus* im tropischen und gemäßigten Teil des Atlantiks.
- 121 Striche vom Winde: 1 Strich ist ein Teil der Windrose, die in 8, 16, 32 oder 64 Striche eingeteilt ist.
- 122 Klatrig: Schmutzig.
- 123 Äquinodium: Tag- und Nachtgleiche.
- 124 1 Strich: 1 Kompass-Strich.
- 125 Lion: Handelshaus in Altona.
- 126 Grove: Hamburger Kapitän.
- 127 Hahn: Handelshaus in Altona.
- 128 Vor Topp und Takel: Bei Sturm ohne Segel vor dem Winde laufen.
- 129 Gemeint ist der Freund Worin.
- 130 Klümp: Plattdeutsch für Klöße.
- 131 Vormarssegel: Zweites Segel (von unten gezählt) am Fockmast (vorderster Mast).
- 132 Fregatte: Vollgetakeltes Kriegsschiff.
- 133 Rüst: Rüst oder Rüft, starke Planke am Außenrand des Schiffes in Höhe des Oberdecks.
- 134 Il n'y a pas à mordre: Es gibt nichts zu beißen.
- 135 Lenzen: Bei Sturm vor dem Wind laufen.
- 136 Faden: 1,38 m, der Altonaer Faden maß 1,7194 m.
- 137 w. G.: Will's Gott.
- 138 Insel Wrigt: Isle of Wight an Englands Südküste.
- 139 North und South Foreland: Südostspitze Englands südlich der Themsemündung.
- 140 Texel: Westlichste der Westfriesischen Inseln.
- 141 RD: Reichthaler. »Taler« hat Averdick wie bei »Speziestaler« nur mit einer »D«-ähnlichen Schleife angedeutet, die vielleicht als »Daler« zu lesen ist. Die hohe Summe ist nicht ungewöhnlich, da sich das Honorar nach Entfernung (Hin- und Rückfahrt), Schiffsgröße und Wert der Fracht richtete. Aus Konkurrenzgründen fuhren die Lotsen den Schiffen weit entgegen.
- 142 Admiralitätslotse: Lotse des Marineministeriums.
- 143 Brunswick: Elblotseninspektor.
- 144 Eybe: Sekretär von Brunswick.
- 145 p apoint: Wie gerufen, zur rechten Zeit.
- 146 Pratten: Wechsel.
- 147 p ult. März A. 1800: per Ultimo März Anno 1800.
- 148 : Pfennig.
- 149 Herzog von Y.: Herzog von York.
- 150 Falliert: Die Zahlung eingestellt.
- 151 : Ob es sich hier wirklich um ein Mark- oder Pfundzeichen handelt, lässt sich aus der Handschrift des Symbols nicht mit Sicherheit ableiten.
- 152 Rendiert das Pari: Mit dem Nennwert Ertrag erwirtschaften.
- 153 Condemniert: Von einem Experten für nicht mehr reparaturwürdig erklärtes Schiff.
- 154 Gebrüder Brand: Hamburger Kaufleute in London.
- 155 B. und M.: Benecke und Moller.
- 156 Comptoir: Zahltisch, Ladentisch.
- 157 Versorgungs-Tontine: Seit 1650 praktizierte Erlebens-Rentenversicherung: Gegen einmal gezahlte Prämie als Jahresrente zu einem bestimmten Zeitpunkt an Überlebende ausgezahlt, jährlich wachsend um die Anteile der Verstorbenen.
- 158 Bier-Akzise: Bier-Verbrauchssteuer; Hamburg war eine bedeutende Bierbrauerei-Stadt.

#### Danksagung:

Der interessante Reisebericht des Georg Friedrich Averdick war von Dr. Otto Averdick, einem seiner Urenkel, bearbeitet und bereits 1946 für eine Veröffentlichung vorgesehen worden. Das Manuskript schlummerte aber über ein halbes Jahrhundert in der Schublade, bis ich, Ottos Sohn Fritz-Rudolf, es wiederentdeckt und in der im Vorwort beschriebenen Form »restauriert« habe. Damit kann dieses frühe Erlebnis eines bedeutenden Hamburger Bürgers endlich der Nachwelt, in erster Linie der hamburgischen, vorgelegt werden.

Mit Rat und tätiger Hilfe unterstützten mich nachstehend aufgeführte Damen und Herren: die Dipl.-Archivarinnen Frau Gundula Haß und Frau Frauke Michels-Grohmann, Universitätsbibliothek Kiel, sowie Frau Britta Niebuhr, Bibliothek des Altonaer Museums für Kunst und Kulturgeschichte, Hamburg; die Lehrerinnen Frau

Erika Averdieck, Kiel, und Frau Luise Averdieck, München; die Ärztin Frau Gesine Averdieck-Robrahn, Hamburg; Herr Henning Homann, Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte, Hamburg; Herr Erik Hoops, M.A., Leiter der wissenschaftlichen Redaktion des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven; Herr Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Staatsarchiv Hamburg; Herr DDr. Olav Röhrer-Ertl, Anthropologe und Primatologe der Universität München; Herr Anton Robrahn, Hamburg; Herr Dr. Johannes Rosenplänter, Archiv der Landeshauptstadt Kiel; Herr Prof. Dr. Otto Ulbricht, Historisches Seminar der Universität Kiel.

Allen Genannten gebührt mein aufrichtiger Dank. Im Besonderen gilt dieses für Herrn Homann, der mir in so mancher Sitzung half, die nautischen Angaben und handschriftlichen Symbole und Währungen zu deuten, und für Herrn DDr. Röhrer-Ertl, der sich bereitfand, mit den Vorbemerkungen das Verständnis des Reiseberichts wesentlich zu fördern.

## The Voyage of Georg Friedrich Averdieck to the West Indies as Supercargo for the Benecke Gebr. & Moller Trading House of Hamburg on the Danish Brig FORTUNA in 1799

### Summary

In 1799, in the midst of a politically turbulent and economically difficult period, the twenty-five-year-old businessman Georg Friedrich Averdieck was commissioned by the Benecke Gebr. & Moller trading house of Hamburg to oversee a cargo transport to Haiti. In the capacity of supercargo he was responsible for the freight, its sale at the destination, and the purchase of new goods for the return journey. Since shipping had stagnated in Hamburg, the trip was made on an unarmed Danish brig. Altona belonged to neutral Denmark at the time.

Averdieck kept a diary and, being a good navigator, also made notes on positions and distances covered. The outward journey, which he himself described as a *happy journey*, was uneventful, and thanks to the trade winds took only thirty-nine days. A man who had fallen over board was rescued, and the various English and French controls presented no obstacles.

In the Caribbean, the brig was fortunate enough to avoid any brushes with pirates near land; at its destination Port au Prince, however, it found itself in the heat of a rebellion of African slaves and their coloured descendants (mulattos) against the French colonial government. Especially plantation owners, but also other whites – including two of Averdieck's acquaintances – were killed in massacres. Despite the precarious situation, the supercargo succeeded in selling the merchandise and loading the ship with return cargo. The report makes no mention of the type of goods taken on. During his stay of nearly four weeks (from the second half of July to the second half of August) at quite some risk to life and limb, Averdieck gathered impressions of the native population's lifestyle, administration and military.

On 14 August 1799, under the protective escort of armed American merchant vessels, the brig left the most dangerous areas of the Caribbean unharmed. It was only then, however, that the most adventurous part of the homeward journey to Hamburg began. Owing to

contrary winds, storms and calms, the return trip took nearly twice as long as the outward one. The ship's company was defenceless against the yellow fever epidemic that broke out on board: the captain died on the fourth day of the homeward voyage, and within the following three weeks another four members of the crew suffered the same fate. Five men survived the illness, but were temporarily incapacitated, leaving the brig virtually unmanoeuvrable. Averdieck now had to officiate as captain as well as doctor. In the latter function he was virtually powerless. When a sailor plummeted from the mast to the deck during a storm on the forty-eighth day, all he could do was prescribe rest.

Things came to a head on the fifty-fourth day of the return journey when, in stormy weather, a French war frigate captured the brig and by threatening cannonade forced the supercargo to come on board. Owing to the rough sea, Averdieck just barely managed to obey. It was presumably a mere stroke of luck that permitted him to save his cargo, because the frigate suddenly hurried away at the prospect of a better prize.

The brig reached the English Channel on the sixty-first day, still fearing capture by one of the many warships travelling in the opposite direction. On day sixty-six, the ship survived one last adventure. It ran aground off Cuxhaven and was left at a precarious tilt by the falling tide, freed itself again when the tide came in and finally reached Hamburg with the aid of a pilot. Georg Friedrich Averdieck remarked: *my expedition seems to me a mere play of chance*, but he assessed his *brief journey* of four months and eight days to the West Indies as an *unprecedented* success.

## Le voyage du subrécargue Georg Friedrich Averdieck, de la maison de commerce de Hambourg, Benecke Gebr. & Moller, sur le brick danois FORTUNA faisant route vers les Indes occidentales en 1799

### Résumé

En l'an 1799, à une époque que la politique et l'économie rendaient turbulente, le jeune négociant Georg Friedrich Averdieck, âgé de seulement 25 ans et représentant la maison de commerce de Hambourg Benecke Gebr. & Moller, fut chargé de veiller sur l'acheminement d'une cargaison à Haïti. En tant que subrécargue, il était responsable de la cargaison, de sa vente à l'arrivée et de l'achat de nouvelles marchandises pour le retour. Comme la navigation à Hambourg végétait, la traversée eut lieu sur un brick danois non armé (à l'époque, Altona appartenait au Danemark alors neutre).

Averdieck écrivait un journal, et bon navigateur, il notait aussi les positions et la vitesse des distances effectuées. L'aller, qu'il désigne lui-même comme une traversée heureuse, se déroula sans incident notoire en 39 jours à la faveur des alizés. Un marin tombé à l'eau put être repêché, des contrôles anglais et français isolés eurent lieu sans problèmes.

Dans les Caraïbes, le brick eut la chance d'échapper au danger des corsaires à proximité des côtes, cependant, arrivé à Port-au-Prince, il fut pris dans les révoltes des esclaves noirs et de leurs descendants, les mulâtres, contre le gouvernement colonial français. En particulier les planteurs, mais aussi d'autres blancs, parmi lesquels deux personnes connues d'Averdieck, furent massacrés. Malgré une situation précaire, la cargaison fut vendue et le navire chargé avec la cargaison de retour (le genre des marchandises n'est pas signalé dans



le rapport). Durant son séjour plein d'insécurité pour corps et vie, qui aura duré presque quatre semaines (de la deuxième moitié du mois de juillet jusqu'à la première moitié du mois d'août), Averdieck en a profité pour recueillir des impressions sur la vie du peuple, son administration et son armée.

Le 14 août 1799, le brick put quitter indemne les passages les plus dangereux des îles sous la protection de navires de commerce américains armés. C'est ici que commença la partie la plus risquée du retour vers Hambourg. Elle requit presque le double de temps qu'à l'aller, des vents contraires, une tempête ou le calme plat rallongeant la durée de la traversée. Face à une épidémie qui s'était déclarée à bord (fièvre jaune), l'équipage s'est retrouvé impuissant. Dès le quatrième jour du retour, le capitaine mourut, puis quatre autres membres de l'équipage en l'espace de trois semaines. Cinq personnes, bien qu'ayant surmonté la maladie, ne purent temporairement occuper leurs postes, si bien que le brick était à peine manœuvrable. Averdieck dut faire office à la fois de capitaine et de médecin, toutefois, dans cette dernière fonction, il ne put faire grand-chose : à un matelot tombé du mât sur le pont lors d'une tempête le 48<sup>e</sup> jour, il ne put qu'ordonner le repos.

La situation atteint son paroxysme au 54<sup>e</sup> jour du voyage, lorsque, par gros temps, une frégate de guerre française captura le brick et menaçant de canonnade, força le subrécargue à se présenter en personne. Ce qu'Averdieck réussit de justesse par forte houle. Ce ne fut qu'une question de chance s'il réussit à sauver sa cargaison, car la frégate quitta le brick à toute allure, ayant repéré un meilleur butin.

Le 61<sup>e</sup> jour, le navire atteignit la Manche, toujours sous la crainte d'être capturé par l'un des nombreux navires de guerre qui venaient à sa rencontre. Le 66<sup>e</sup> jour du voyage, le brick vécut une dernière aventure. Il échoua à marée basse au large de Cuxhaven avec un gîte extrême, mais se redressa avec le flot et grâce à des pilotes, il finit par atteindre Hambourg. Georg Friedrich Averdieck nota : « [...] *mon expédition me semble n'être qu'un jeu du hasard, [...]* », cependant, il estima que son « *court voyage* » de quatre mois et huit jours vers les Indes occidentales avait été un succès « *sans précédent* ».